This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

Consignes d'utilisation

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

+ *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.

+ *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.

+ *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.

+ *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse `http://books.google.com`

REESE LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF CALIFORNIA.
Received April, 1899.
Accession No. 75459. Class No.

PRÉCIS

DE

GÉOGRAPHIE ÉCONOMIQUE

PAR MM.

MARCEL DUBOIS

Professeur de géographie coloniale à la Faculté des lettres de Paris
Maître de conférences à l'École normale supérieure de jeunes filles de Sèvres.

ET

J.-G. KERGOMARD

Ancien élève de la Faculté des lettres de Paris
Professeur agrégé d'histoire et de géographie au lycée de Tours.

LA FRANCE — L'EUROPE
L'ASIE — L'OCÉANIE — L'AFRIQUE
LES AMÉRIQUES

PRESS LIBRARY OF THE UNIVERSITY OF CALIFORNIA

PARIS
MASSON ET Cie, ÉDITEURS
120, Boulevard Saint-Germain

1897

PRÉCIS

DE

GÉOGRAPHIE ÉCONOMIQUE

On peut avoir séparément (extrait du présent volume) :

La France et l'Europe, 1 vol. in-8°..... 6 fr.

L'Asie, l'Océanie, l'Afrique, les Amériques, 1 vol. in-8°..... 4 fr.

4624-96. — Corbeil. Imprimerie Ed. Crété

PRÉCIS

DE

GÉOGRAPHIE ÉCONOMIQUE

PAR MM.

MARCEL DUBOIS

Professeur de géographie coloniale à la Faculté des lettres de Paris
Maître de conférences à l'École normale supérieure de jeunes filles de Sèvres

ET

J.-G. KERGOMARD

Ancien élève de la Faculté des lettres de Paris
Professeur agrégé d'histoire et de géographie au lycée de Tours.

LA FRANCE — L'EUROPE
L'ASIE — L'OCÉANIE — L'AFRIQUE
LES AMÉRIQUES

REESE LIBRARY OF THE UNIVERSITY

PARIS
MASSON ET Cie, ÉDITEURS
120, Boulevard Saint-Germain

1897

HF 1025
.D9

Droits de traduction et de reproduction réservés.

70458

PRÉFACE

PRESS LIBRARY OF THE UNIVERSITY

En présentant ce nouveau *Précis de géographie économique* aux lecteurs qu'intéressent les graves problèmes de répartition et d'échange de la richesse, aux élèves de nos lycées, de nos collèges, de nos Écoles de commerce, nous avons conscience de n'avoir négligé aucun labeur pour donner un tableau exact des faits d'ordre économique, pour en faciliter l'interprétation impartiale.

Les statistiques ont été consultées, non dans le seul but de mettre le lecteur en présence des chiffres les plus récents, mais avec le dessein de l'inviter à des comparaisons vraiment fructueuses pour l'esprit. Tel renseignement, de date très récente, a été écarté, au bénéfice d'un chiffre plus ancien, s'il était soit contestable, soit capable de tromper sur le caractère de stabilité d'un ordre de faits. Nous n'avons pas oublié que dans les études économiques, comme ailleurs, les faits sont simples matières à la recherche d'idées directrices. Les derniers chiffres, pas plus que les dernières nouvelles, ne sont nécessairement de première importance. Nous avons surtout essayé de donner une idée juste de la condition de chaque peuple, de ses progrès, de ses tendances. C'est là ce qu'il importe d'apprendre à nos industriels, à nos commerçants, à ceux qui ont charge de diriger notre expansion économique et coloniale.

Cette étude a été faite dans l'esprit le plus impartial, à l'abri des théories pures et des systèmes. Un seul sentiment nous a inspirés, que nous ne voulons ni ne devons dissimuler, le désir de servir les intérêts de notre pays, en mettant aux mains de ceux qui étudient ou agissent, des renseignements nombreux, exacts et commentés avec soin.

Nous avons été grandement aidés dans cette tâche par notre ami M. Gaston Rouvier, licencié ès lettres, diplômé d'études supérieures, rédacteur au journal le *Temps* : nous le remercions bien cordialement de son concours. Nous serions ingrats d'oublier les nombreux industriels, commerçants, consuls qui nous ont aussi donné de précieux avis; M. Louis Steeg, consul de France à Philippopoli, nous a été particulièrement dévoué dans la délicate enquête que nous avons consacrée aux pays du Levant.

Nous remercions enfin notre éditeur et ami, M. Georges Masson, qui, en qualité de membre de la Chambre de commerce de Paris, a contribué à nous assurer d'utiles communications et des conseils de haute compétence.

MARCEL DUBOIS, J.-G. KERGOMARD.

PRÉCIS

DE

GÉOGRAPHIE ÉCONOMIQUE

PREMIÈRE PARTIE

LA FRANCE

COUP D'ŒIL GÉNÉRAL SUR LA GÉOGRAPHIE PHYSIQUE ET POLITIQUE

Situation. — La France est située entre les 42° 20′ et 51° 5′ de latitude nord et entre les 7° 8′ de longitude ouest et 4° 52′ de longitude est de Paris, par conséquent en pleine zone tempérée de l'hémisphère boréal, à l'extrémité nord-ouest de l'ancien continent et à peu près au centre de l'hémisphère des terres.

En Europe, la France est située à l'endroit où les deux séries de mers — Méditerranée et mers du Nord — se rapprochent le plus; c'est l'isthme le plus étroit, celui où le passage est le plus facile et le plus court entre Océan et Méditerranée. Cette position lui a assuré un transit considérable, et, en même temps, lui a permis de faire sentir son influence aussi bien dans les pays transocéaniques qu'en Afrique, dans le Levant et l'Extrême-Orient.

A ces avantages, la France joint celui de tenir étroitement à l'Europe; les communications sont faciles entre la France et les pays voisins. Seules les Pyrénées forment une barrière difficile à franchir.

Dimensions.—La France, assez massive de forme, représente à peu près un hexagone dont le développement d'est en ouest — 888 kilomètres, — est presque égal à la distance qui sépare la frontière nord de la frontière sud, — 1082 kilomètres.

La superficie de notre pays est, depuis le traité de mai 1871, d'environ la millième partie de la surface du globe, la deux cent cinquantième des terres émergées (1).

Avec ses colonies, la France prend rang après les empires britannique et russe; elle règne sur des contrées douze fois plus étendues qu'elle-même.

Nature du sol. — La région française comprend des spécimens d'à peu près toutes les couches géologiques, les divers terrains des trois grandes ères se partagent presque également la superficie de son sol, mais, loin d'occuper, comme en Russie ou en Amérique, d'immenses étendues nettement délimitées, toutes les couches sont bouleversées, entremêlées. Il est bien rare que l'on puisse marcher pendant une journée entière sans traverser plusieurs régions géologiques différentes.

Il est inutile d'insister sur les grandes conséquences de cette disposition pour l'agriculture et l'industrie françaises. Disons seulement qu'elle offre à l'une comme à l'autre des conditions variées, qu'elle a empêché la constitution dans notre pays de régions naturelles tout à fait distinctes les unes des autres, et qu'elle a ainsi contribué à la remarquable unité de la nation française.

Relief. — Les plaines occupent une superficie plus considérable que les montagnes; celles-ci sont d'une hauteur médiocre, les massifs importants ne se rencontrent que dans les régions frontières. Le sol s'incline, d'une façon générale, du sud-est au nord-ouest, mais d'une part, une longue dépression où coulent la Saône et le Rhône, sépare le Massif Central des Alpes, d'autre part, au delà des grandes plaines de l'ouest, le sol se relève en plateaux et collines de hauteur médiocre le long de la mer.

Enfin ces plaines entourent les hauteurs du centre du pays d'une bande presque ininterrompue et permettent les communications faciles entre toutes les parties du territoire.

Les montagnes de France sont très variées d'aspect, et leur rôle dans l'économie générale de notre pays est très divers.

Bien que les *Alpes* forment un puissant soulèvement étendant ses ramifications sur une bonne partie de notre territoire et qu'elles comprennent les plus hauts sommets de l'Europe, leur disposition en massifs, séparés les uns des autres par de profondes et longues vallées, fait qu'elles ne sont pas une barrière infranchissable; les routes pénètrent facilement au cœur du système et trouvent toujours un col peu élevé pour franchir la ligne de faîte. Un chemin de fer les traverse même entre Chambéry et Turin. Les Alpes sont une cause d'appauvrissement notable pour le sol national, mais, pas plus au point de vue économique

---

(1) Superficie continentale..... 527.686 kil. car.
Avec la Corse..... 536.408 —
Avec les colonies, protectorats et sphères d'influence..... 6.500.000 — environ.

qu'au point de vue militaire, ne forment une barrière entre la France et l'Italie.

Le *Jura*, beaucoup moins élevé, est, au contraire, un obstacle difficile à franchir entre la France et la Suisse. Ses chaînes parallèles, orientées dans le sens de la frontière obligent les routes et chemins de fer à des ascensions répétées. Par contre, les régions improductives par excès d'altitude y sont très rares.

Le nord-est de la France est occupé par une masse de plateaux, — plateaux ardennais et lorrain — ridés par des chaînes de collines s'inclinant à l'ouest vers la vallée de la Seine, au sud vers celle de la Saône, bordés à l'est par le haut rebord des Vosges. Quelques difficultés que ces hauteurs aient offertes à la construction des voies de communication, elles sont cependant sillonnées de chemins de fer et de canaux.

Une série de hauteurs peu importantes réunit le plateau du nord-est au Massif Central, mais n'oppose aucune barrière aux communications.

Au centre même de notre pays s'élève un massif de roches primitives et primaires, sillonné de chaînes divergentes d'origine volcanique. Ce *Massif Central*, âpre et pauvre, a longtemps été un obstacle presque infranchissable et qu'il fallait tourner. Mais les vallées qui pénètrent jusqu'au cœur du système ont enfin livré passage aux voies ferrées. Une ceinture de bassins houillers lui assigne une grande importance dans la vie économique de la France.

Le Massif Central est entouré de tous les côtés de plaines, qui couvrent presque tout le reste de la superficie de la France, et ne présentent que des dénivellations peu appréciables. C'est la continuation, un peu plus accidentée, de la grande plaine de l'Europe du Nord. Là, les fleuves coulent tranquillement, et les voies ferrées se sont établies sans difficulté; là enfin, s'étendent les champs les plus fertiles de la France.

Mais au delà de ces plaines, le sol se relève, près de la mer, en quelques massifs de collines auxquelles la platitude du pays environnant a fait donner par contraste le nom un peu ambitieux de montagnes, — Normandie, Bretagne, Bocage Vendéen.

Enfin, au sud de notre pays, formant la limite avec l'Espagne, se trouve un système extérieur de montagnes, nettement séparé du relief français par la large et profonde dépression de Naurouse. Les *Pyrénées*, bien que moins hautes que les Alpes, forment, par l'entremêlement de leurs chaînons et la grande altitude de leurs rares passages, une barrière rigide et presque infranchissable entre France et Espagne. On est réduit à les tourner à leurs deux extrémités où elles s'abaissent sur la mer.

Le relief de la France, en résumé, n'a nullement empêché les relations entre les diverses parties du pays.

Littoral. — Les côtes de France ont un développement de 2700 kilo-

mètres environ, sensiblement inférieur à celui de beaucoup d'autres pays de l'Europe. Mais la disposition de ce littoral sur deux mers différentes, qui la mettent en communication avec toutes les parties du monde, rachète ce défaut.

Ce littoral est varié et offre des qualités diverses. Sur la mer du Nord, peu profonde, bordée de dunes et de bancs de sable, les ports sont peu nombreux, d'une création et d'un entretien coûteux. Sur la Manche, un peu plus profonde, largement ouverte au flot de marée, notre pays se présente sous des aspects différents. Après les dunes du Boulonnais, viennent les falaises du pays de Caux, puis les plages basses du Calvados, les unes et les autres peu favorables au développement de la vie maritime; les ports de Boulogne, Dieppe, Fécamp, le Havre, Caen, etc., nécessitent un entretien constant. L'estuaire de la Seine cependant, constamment dragué, permet aux navires de remonter jusqu'à Rouen. Le Cotentin et la Bretagne, granitiques, remarquablement découpés, présentent un grand nombre de ports, auxquels malheureusement la pauvreté du pays ne donne pas d'importance commerciale.

L'océan Atlantique baigne la côte depuis l'extrémité de la Bretagne jusqu'à celle des Pyrénées; en Bretagne, il creuse l'admirable rade de Brest, la baie de Quiberon, et ouvre le large estuaire de la Loire avec les ports de Saint-Nazaire et de Nantes. Ensuite, la côte est moins découpée et ne présente, jusqu'à l'Adour, que la rade fermée par les îles de Ré et d'Oléron, au fond de laquelle s'abrite Rochefort, et l'estuaire de la Gironde, entrée malheureusement ensablée de Bordeaux. Enfin, après la côte rectiligne des Landes de Gascogne, vient l'Adour, avec le port de Bayonne, peu accessible aux gros navires.

La côte de la Méditerranée est partagée en deux parties distinctes : à l'ouest du Rhône, elle est plate, bordée de lagunes et ne compte que deux ports, celui de Port-Vendres, dans les dernières ramifications des Albères pyrénéennes, et celui de Cette, creusé et entretenu à grands frais. A l'est du Rhône, les montagnes de Provence découpent de nombreuses baies et abritent des ports comme ceux de Marseille et de Toulon, des rades comme celles de Hyères et de Villefranche. En Corse enfin, la côte occidentale, richement découpée, contraste avec la côte orientale, basse, rectiligne et malsaine.

Climat. — La France est située en pleine zone tempérée; d'autre part son altitude n'est pas assez considérable pour refroidir sensiblement son climat; enfin, située à l'extrémité occidentale de l'ancien continent, elle subit l'influence adoucissante des courants et des vents de l'Océan Atlantique. Les pluies lui viennent du même côté, plus considérables sur les côtes et sur les montagnes que dans la région de plaines qui sépare la mer de la montagne.

On comprend toutefois que toute la France n'est pas soumise aux mêmes conditions climatiques : il faut d'abord distinguer deux grandes zones,

celle du climat essentiellement maritime à l'ouest, et celle du climat continental à l'est ; enfin, en dehors de ces deux zones, on doit placer la région méditerranéenne, dont le climat rappelle celui de tous les pays qui bordent la grande mer intérieure (1).

Cours d'eau. — Les fleuves de la région française, coulant dans des plaines doucement ondulées, largement ouvertes à l'influence des vents pluvieux de l'Océan, ont en général un caractère moyen aussi bien par le débit que par la longueur. Sauf le Rhône, ils prennent leur source dans des hauteurs peu considérables et ne doivent leur eau qu'au ruissellement ou aux sources. Le Rhône seul encore a un bassin à peu près délimité par des lignes de collines ou de montagnes, les domaines des autres communiquent entre eux par de larges dépressions.

Malgré ces caractères généraux communs, les divers cours d'eau qui arrosent notre territoire diffèrent sensiblement par le débit et par la navigabilité.

Les fleuves de la partie nord-orientale dépendent du bassin du Rhin ; abondants et réguliers (surtout l'Escaut), ils n'ont que leur cours supérieur en France.

Parmi les tributaires de la Manche, la Seine seule mérite une mention : son domaine est régulièrement arrosé, composé en grande partie de terrains perméables, peu inclinés, aussi le fleuve est-il remarquablement régulier, accessible à la grosse batellerie dès Paris, à la navigation dès Rouen. Il n'a, pour ainsi dire, ni crue ni étiage, c'est le type des fleuves compensés.

Le grand affluent de l'océan Atlantique, la Loire, est, au contraire, le type du torrent irrégulier. Le fleuve et ses affluents prennent leur source dans la région imperméable et abrupte du Massif Central, où les pluies et les neiges sont considérables ; la Loire est, par conséquent, sujette à des crues subites et dangereuses dans l'intervalle

(1) Régions climatiques de la France :

		Moyenne annuelle.	Moyenne estivale.	Moyenne hivernale	Quantité de pluie.	Saison des pluies.	
		Degrés.	Degrés.	Degrés.	Mètres.		
Maritimes.	Climat armoricain.....	+11	+17	+5	1,00 à 1,50	Toutes saisons.	Type du climat maritime.
	Climat girondin.....	+12	+21 à +22	+5 à +6	0,60 à 0,70	id.	
	Climat séquanien.....	+11	+18	+3,4	0,50 à 0,75	id.	
Continentaux.	Climat du Massif Central..	+ 9 à +10	+17 à +18	+3	0,90 à 2,00	id.	
	Climat lorrain.	+ 9	+20	+2	0,75 à 1,50	Été.	
	Climat rhodanien.....	+11 à +13	.....	.....	0,50 à 1,00	.....	Transition.
	Climat méditerranéen...	+15	+22 à +23	+9	0,50	Hiver.	

desquelles son lit est presque à sec. Elle a été, jusqu'ici, peu utile à la navigation.

La Garonne tient le milieu entre la Seine et la Loire; alimentée d'un côté par les Pyrénées, de l'autre par le Massif Central, elle a toujours de l'eau, mais elle est aussi sujette à des crues considérables. Son estuaire, la Gironde, bien qu'ensablé, permet à presque tous les navires de remonter jusqu'à Bordeaux.

Le Rhône enfin, tirant ses eaux des glaciers des Alpes suisses, régularisé par la traversée du lac de Genève, recevant la régulière et calme Saône, est malheureusement rendu torrentiel d'abord par l'inclinaison de son lit, ensuite par les torrents qu'il reçoit du Massif Central d'une part, des Alpes françaises de l'autre. De plus, son delta ensablé empêche toute communication avec la mer; aussi ne rend-il que peu de services à la navigation.

Les autres fleuves de France sont beaucoup moins importants, bien que quelques-uns, la Charente, par exemple, soient accessibles aux gros navires et aient permis l'établissement de ports.

Le caractère propre de notre réseau fluvial, comme de nos montagnes et de notre climat, c'est la variété et l'articulation. En outre, les communications sont faciles entre les divers domaines fluviaux, l'œuvre de la canalisation y a été facile et féconde.

Il n'y a pas, pour ainsi dire, de lacs en France; du moins leur rôle est à peu près nul dans la vie économique du pays.

Population. — Le peuple français appartient presque tout entier à la race celtique ou gauloise; les invasions nombreuses qui se sont produites dans le pays ont modifié la civilisation, mais non la race.

La langue, dérivée du latin, est parlée sur presque toute l'étendue du territoire: Flamands, Bas-Bretons, Basques, Catalans, parlent seuls des dialectes spéciaux, qui reculent du reste devant les progrès de l'instruction.

Le recensement du 12 avril 1891 a évalué la population de la France à 38.000.000 habitants, ce qui correspond à une moyenne de 72 habitants par kilomètre carré pour l'ensemble du territoire (1).

Cette population semble à peu près stationnaire depuis quelques années; l'augmentation est du moins très faible, presque la plus faible de l'Europe entière.

Cela n'est dû ni à la mortalité, très peu considérable (22 p. 1000), ni à l'émigration, extrêmement faible, mais à la faiblesse de la natalité (24 p. 1000). C'est là le danger de notre situation, qui est à peine compensé par l'immigration des étrangers, auxquels une loi libérale

---

(1)

Population totale.....	38.343.192	habitants		
— kilométrique....	72	—	par kil car.	
Département du Nord.....	120	—	—	
— des Basses-Alpes.	12	—	—	

accorde assez facilement la naturalisation depuis quelques années (1).

La population française est partagée inégalement entre les villes (36 p. 100, en grand accroissement), et les campagnes (64 p. 100). Une grande majorité de citoyens français vit aux champs et s'occupe d'agriculture, les petits propriétaires ruraux sont nombreux (2).

Gouvernement et administration. — La France est une République démocratique et centralisée. D'après la Constitution de 1875, le pouvoir exécutif appartient à un président irresponsable, assisté de ministres responsables devant les chambres.

Le pouvoir législatif est exercé par deux chambres investies de pou-

---

(1) Population aux divers recensements :

Date.	Population totale.	Accroissement annuel.
1801	27.349.003 h.	—
1821	30.461.875	57 p. 10000.
1841	34.230.178	62 —
1861 (annexion de Savoie et Nice).	37.386.313	37 —
1866	38.067.064	40 —
1872 (perte de l'Alsace-Lorraine).	36.102.921	96 —
1876	36.905.788	54 —
1881	37.672.048	41 —
1886	38.218.903	29 —
1891	38.343.192	6,5 —

Étrangers en France (1891) 1.130.211
Naturalisations (1890-1893) 16.908

Mouvement de la population :

	Naissances.	Décès.	Différence.	Émigration.
1891	866.377	876.882	— 10.505	6.517
1892	855.847	875.888	— 20.041	5.528
1893	874.672	867.526	+ 7.146	5.586
1894	855.388	815.620	+ 39.768	—

(2) Professions des Français :

Voués à l'agriculture	17.437.888	personnes.
— à l'industrie	9.532.560	—
— au transport	1.199.333	—
— au commerce	3.961.496	—
Armée et marine	715.624	—
Administration publique	699.611	—
Professions libérales	1.114.873	—
Rentiers et assimilés	2.169.750	—

Répartition de la propriété : Enquête agricole de 1884 :

	Nombre de cotes.	Superficie totale.
Très petite propriété (0 à 2 hect.).	10.425.000	5.212.900 hect.
Petite propriété (2 à 6 hect.)	2.175.000	7.543.000 —
Moyenne propriété (6 à 50 hect.).	1.351.000	19.300.000 —
Grande propriété (50 à 200 hect.).	105.000	9.400.000 —
Très grande propr. (pl. de 200 h.).	17.600	8.000.000 —

Cote moyenne ..... { Seine ..... 0 h. 25 ares.
Landes ..... 11 hectares.

voirs égaux, le *Sénat*, issu du suffrage universel à plusieurs degrés, et la *Chambre des députés*, élue au suffrage universel direct.

L'administration provinciale, très centralisée, est exercée par des représentants du pouvoir central assistés de conseils élus par les citoyens. La commune, la plus petite unité administrative, est seule administrée complètement par un magistral élu, le *maire*.

Les *finances*, bien que grevées par la lourde charge de la dette publique, conséquence de la dernière guerre, et par la nécessité d'entretenir des armements considérables, sont relativement prospères, et la France supporte assez facilement ses impôts (1).

L'*armée*, permanente, est recrutée par le service obligatoire pour tous les citoyens de 20 à 45 ans. Tout Français valide fait trois ans de service actif, puis passe dix ans dans la réserve de l'armée active, six ans dans l'armée territoriale et six ans dans la réserve de cette armée (2).

La *marine*, la seconde du monde, veille à la défense des côtes et de l'empire colonial; elle est recrutée par le service obligatoire de tous les gens vivant sur la côte, et de la mer (3).

Pour le soin de la défense nationale, la France paie tous les ans près d'un milliard de francs, lourde charge improductive, à laquelle nous condamne l'état instable de l'Europe (4).

---

(1) Finances de l'État :

	Recettes.	Dépenses.
1891	3.364.014.678 fr.	3.258.171.024 fr.
1892	3.370.415.415	3.380.355.174
1893	3.366.409.499	3.450.920.595
1895 (prévisions)	3.424.174.526	3.423.893.762
1896 (id.)	3.448.317.093	3.447.918.198

Dette publique (1er janvier 1894)..... 31.035.252.522 fr.
Intérêt (prévisions pour 1896)..... 1.219.792.036

Finances communales (1894) :

Recettes.	Dépenses.	Dette.
719.090.046 fr.....	681.850.724 fr.	3.296.916.125 fr.

Poids total des impôts par tête (1892)..... 90fr,65

(2) Armée :

Armée active permanente...	598.263 h.	142.661 chev.
Armée active et sa réserve..	2.350.000	
— territoriale.....	900.000	
— — (réserve)...	1.100.000	
Total.....	4.940.000	

Budget de la guerre (1896)..... 651.174.820 fr.

(3) Marine (1895) :

488 bâtiments jaugeant 629.490 tonnes montés par 51.396 h.

Armée de la marine (infanterie et artillerie)..... 43.000 h.
Budget de la marine (1896)..... 272.614.898 fr.

(4) Charge annuelle de la défense nationale..... 923.789.668 fr.
— — — dette publique..... 1.219.792.036

PREMIÈRE SECTION

L'AGRICULTURE

CHAPITRE PREMIER

CONDITIONS NATURELLES DE L'AGRICULTURE

La France est, avant tout, une nation agricole : la grande majorité de ses habitants vit de l'exploitation de la richesse végétale de son sol. Malgré plusieurs fléaux naturels qui se sont abattus sur nos plantes, malgré les vicissitudes du régime économique qui ont enlevé au cultivateur cette sécurité sans laquelle il n'est pas de travaux possibles, l'agriculture reste l'industrie principale de notre pays.

La France doit cette richesse agricole à sa position en latitude, à la composition de son sol, à son relief si remarquablement articulé, à son climat, enfin aux savants efforts de l'homme.

Situation en latitude. — Par sa situation à égale distance du pôle et de l'équateur, notre territoire est compris tout entier dans la zone de culture des céréales : le froment, l'avoine, l'orge, le seigle, peuvent croître sur toute l'étendue de la France. Si l'on y ajoute la vigne, on a cité à peu près les cultures caractéristiques de la zone tempérée et de la France.

Mais, comme nous l'avons vu, la situation en latitude n'est pas la seule condition à envisager.

Aptitude des différents terrains ; amendements. — Après le climat, la nature des terrains importe beaucoup. Le *terrain agricole* proprement dit comprend les couches superficielles, parmi lesquelles on distingue encore les *terres végétales* qui, seules, alimentent directement les plantes; elles sont meubles et perméables, accessibles à toutes les actions atmosphériques, aux vents, aux gelées, aux pluies jusqu'à une certaine profondeur.

La France n'a point au service de son agriculture des couches d'une richesse prodigieuse comme le « tchernoziom » ou terre noire de Russie, comme les célèbres terres jaunes de la Chine; mais elle a des alluvions fécondes, des limons fertiles dans les domaines de la Seine, de la Loire et de la Garonne. Le langage des agriculteurs désigne depuis longtemps sous le nom de *terres grasses* ou *fortes* celles qui contiennent de l'argile

en excès, sous celui de *terres légères* ou *froides* les sols où prédominent les éléments calcaires.

En général, on peut dire que le terroir de France est un des meilleurs de l'Europe : toutefois le travail de l'homme a dû compléter et corriger l'œuvre de la nature. D'abord il a fallu gagner à la culture des plantes utiles de vastes étendues de forêts, de bruyères, de marais; au temps où nous sommes, la conquête du sol et son aménagement sont fort avancés. Les surfaces incultes ne représentent guère que 11 p. 100 de l'étendue de la France (1), les terres mises en valeur ou laissées volontairement en possession de leurs forêts occupent donc près des neuf dixièmes du domaine national (2).

Nous ne comptons sur notre sol aucun canton absolument désert; les marais eux-mêmes ont disparu presque partout devant le travail humain; bref, sauf les sommets neigeux de nos Alpes, les rocs dénudés de nos plus hautes montagnes françaises, sauf quelques étendues marécageuses comme la *Sologne*, la *Brenne* et les *Dombes*, la conquête agricole est achevée; mais il ne s'ensuit pas qu'elle soit maintenue par les meilleurs moyens. Le cultivateur n'a pas encore tiré tout le profit possible de ce sol merveilleux qui porte au delà du 43° de latitude les derniers palmiers que voie l'Europe vers le nord, qui montre tout près du 50°, à Cherbourg, des camélias et des magnolias en pleine terre.

Mais il est nécessaire, après tant de siècles de culture, de restituer régulièrement aux champs les éléments dont ils se sont dépouillés en nourrissant la végétation. On emploie à cet effet les *engrais* et les *amendements*, qui servent aussi à corriger la composition naturelle de certains sols. Ainsi, une partie de la Sologne est devenue productive grâce à d'abondants apports de *marne;* ailleurs les agriculteurs se servent de *chaux*, de *cendres*, de *plâtre*, de *scories phosphatées*, résidus de l'industrie métallurgique. Enfin, les *fumiers* de ferme contribuent à réparer les forces productives du sol.

Le climat et l'altitude. — Le climat a une influence prépondérante sur la végétation.

Le territoire français se compose en majeure partie de plaines. La ré-

---

(1) Proportion des terres incultes dans les divers pays d'Europe :

Scandinavie.....	92,5	p. 100	Hollande.....	20	p. 100
Russie.....	66	—	Italie.....	13	—
Portugal.....	45	—	*France*.....	*11*	—
Grande-Bretagne..	37	—	Belgique.....	8	—
Suisse.....	28	—	Autriche-Hongrie..	7	—
Espagne.....	21	—	Allemagne.....	6	—

(2)

Superficie totale.....	52.887.600	hectares.
Cultures, jachères, prairies.....	36.977.098	—
Forêts.....	8.937.130	—
Total des terres en valeur.....	45.914.228	—
Surfaces incultes.....	6.973.372	—

gion des plaines, on l'a déjà remarqué, se développant surtout au nord, à l'ouest et au sud-ouest, coïncide en grande partie avec la zone du climat océanique, doux et humide : la Champagne seule à l'est, échappe à cette influence pluvieuse grâce à son éloignement de la mer, et à sa parfaite horizontalité.

Les *plateaux* proprement dits ne couvrent guère qu'un cinquième du territoire ; peu élevés, ils sont cependant inférieurs à nos plaines par la qualité de leurs terres cultivables. Toutefois la Lorraine et la Bourgogne sont au nombre de nos provinces les plus productives.

Les *montagnes* comprennent une étendue légèrement supérieure à celle des plateaux. Mais il convient de distinguer, d'une part, les collines ou montagnes de faible élévation comme toutes celles du nord et de l'ouest de la France, et, d'autre part, les hauts pays des Pyrénées, du Massif Central, des Vosges, du Jura et des Alpes. Les collines et médiocres montagnes ont pu être exploitées dans une bonne proportion par l'agriculture, tandis que les grandes masses montagneuses de la France du centre et de l'est contribuent peu à la production végétale.

Bien d'autres considérations expliqueraient encore le sort de l'agriculture française. L'abondance plus ou moins grande des pluies, la saison pendant laquelle elles surviennent, le régime des vents, le degré de sérénité du ciel, l'intensité de l'évaporation dans chaque contrée, la qualité du sous-sol perméable ou imperméable, la condition des pentes rapides, lentes ou nulles, telles sont les causes qui varient presque à l'infini l'aspect de nos campagnes.

Flore et faune primitives. — Voyons d'abord quelle serait, sans l'intervention de l'homme, la flore naturelle de la France. La France a, d'une manière générale, la végétation de la zone tempérée ; mais dans cette zone même elle est favorisée, grâce à la douceur de son climat, réglé par les influences de l'océan Atlantique et de la Méditerranée, grâce aussi à la médiocrité de son relief. L'humidité y est partout assez bien proportionnée ; l'écoulement des pluies, comme leur répartition, s'y fait d'une manière satisfaisante.

La France septentrionale et centrale appartient à la *zone des forêts et cultures à saisons tranchées*. Les essences caractéristiques de cette zone qui ont persisté sur notre sol sont : le *frêne*, l'*érable*, le *tilleul*, le *chêne*, le *peuplier* et le *châtaignier*. Les arbres soumis par l'homme à la culture dans cette zone sont : le *poirier*, le *pommier*, le *noyer*, le *prunier* et le *cerisier*. Enfin, la vigne s'est acclimatée dans les parties les plus septentrionales de cette zone naturelle. Les plantes herbacées y sont représentées pour une très grande portion par les céréales, par l'*orge*, le *seigle* et le *froment*. Citons, à côté des céréales, le *trèfle* et le *colza*.

La faune a été modifiée comme la flore, beaucoup plus même, dans cette zone. Les animaux domestiques de races perfectionnées ont remplacé presque complètement les représentants de la faune naturelle. Quelques *ours*, de plus en plus rares dans nos Pyrénées, des *renards*, des *loups*, des *belettes*, des *loutres*, des *fouines*, des *blaireaux* ont subsisté avec les forêts.

Le *sanglier* est le seul pachyderme qui se soit maintenu dans nos contrées; parmi les ruminants, on rencontre encore le *cerf* et le *chevreuil*. Les rongeurs, *lièvres*, *lapins*, *écureuils*, persistent en grand nombre. Le monde des oiseaux est représenté dans cette partie de la France par l'*aigle*, le *milan*, l'*épervier*, la *buse*, la *perdrix*, le *geai*, la *pie*, le *corbeau*, l'*alouette;* les reptiles, tous de petites dimensions, y sont la *vipère*, la *couleuvre* et le *lézard*.

La *zone des forêts et cultures moyennes* comprend surtout les contrées de la France méridionale et méditerranéenne.

L'humidité y est médiocre, le terrain rocheux ou mal arrosé. Par conséquent, si l'on y retrouve quelques-unes des espèces végétales de la zone précédente, les individus y sont moins vigoureux et les agglomérations moins grandes. Ainsi les forêts y deviennent tout à fait rares.

Cette zone est caractérisée par la prédominance des essences d'arbres à feuillage toujours vert. Les espèces les plus remarquables sont le *cyprès*, l'*if*, le *platane*, le *sycomore*, des arbustes comme les *myrtes*, les *lentisques*, les *lauriers-roses*. Les arbres qui y font l'objet d'une culture régulière sont l'*olivier* et le *mûrier;* la France, se trouvant à la limite septentrionale de cette zone, n'a plus, sauf sur des espaces insignifiants, l'oranger et le citronnier, qui demandent une plus basse latitude, plus de chaleur encore et moins d'eau; elle ne les a, comme le palmier, qu'à titre de curiosités et grâce à des précautions minutieuses.

La faune primitive a été plus complètement remplacée encore que dans la zone précédente; c'est que la civilisation humaine s'est développée plus tôt et plus vite dans les pays limitrophes de la Méditerranée. Les mêmes animaux domestiques que dans le reste de la France y sont élevés.

Zones de cultures caractéristiques. — Toutes les parties de la France ne produisent pas les mêmes plantes, aussi est-il nécessaire de distinguer quelques régions. Il est d'abord quelques cultures que l'on a l'habitude de considérer comme caractéristiques, et dont les limites donnent déjà une idée de la répartition de l'agriculture sur le sol français. Ce sont, avant tout, les cultures de la *vigne*, du *maïs* et de l'*olivier*.

1° *La zone de la vigne* comprend, sauf les régions d'une trop grande altitude, les parties méridionales et centrales de la France. La limite septentrionale de cette culture est à peu près marquée par une ligne menée des bouches de la Loire au point où la Meuse sort de France. On remarquera que cette limite est située en France sous une latitude beaucoup plus élevée que partout ailleurs en Europe; ce fait s'explique par l'influence adoucissante de l'océan Atlantique.

2° *La zone du maïs* a encore une autre signification climatérique. Le maïs exige encore plus de chaleur que la vigne, mais s'accommode beaucoup moins de la chaleur humide avec ciel brumeux qui caractérise les pays maritimes de la France occidentale. Aussi sa limite est-elle beaucoup plus méridionale dans nos régions de l'ouest et du centre que celle de la vigne; à l'est on voit encore des champs de maïs à peu de distance

au sud du 49° de latitude. La ligne qui marque la limite du maïs au nord correspond à peu près au tracé du 46° de latitude à l'ouest, à celui du 47° au centre, du 49° à l'est.

On cite quelquefois aussi la zone du *mûrier*, qui est, en effet, assez caractéristique. Cet arbre ne prospère dans nos régions atlantiques de l'ouest que sur les terres de médiocre altitude de la Garonne supérieure et moyenne ; il se plaît beaucoup mieux dans les pays de climat méditerranéen qu'arrosent le Rhône et ses affluents.

3° *La zone de l'olivier* est purement méditerranéenne. A l'ouest et au nord-ouest, les Corbières et les Cévennes forment une limite qu'il ne franchit pas ; et même la vallée inférieure du Rhône ne lui est favorable que jusque vers le confluent de l'Isère. On voit les derniers oliviers au nord dans les campagnes de Valence ; le domaine de prédilection de cet arbre est le littoral même de la Méditerranée, pays de climat chaud et de relief modéré. Ce domaine est donc d'autant plus restreint en Provence que les Alpes se rapprochent davantage de la mer.

Les limites de ces trois grandes zones de culture ne peuvent être indiquées, bien entendu, avec une précision toute mathématique. Le relief, l'exposition, la qualité des terrains peuvent çà et là amener des exceptions, des retraits ou des empiètements. On voit des champs de maïs en Bretagne, des vignes à quelque distance au nord de Paris. Cherbourg montre en pleine terre quelques-unes des plantes du midi de la France. Toutes ces exceptions s'expliquent par l'adoucissement climatérique que procure le voisinage de l'Océan. Les énumérer revient à dire que l'acclimatation des plantes a, dans la France maritime, un champ beaucoup plus favorable, grâce à la douceur et à la constance de la température ; le centre et surtout l'est de notre pays sont beaucoup plus rebelles aux modifications de la flore primitive, parce que le régime de climat y est moins constant, les changements de température plus brusques, les rigueurs des hivers et des étés beaucoup moins atténuées.

Principales régions agricoles. — Mais cette division en zones naturelles ne peut suffire à donner une idée de la répartition des cultures dans notre pays. Les conditions de relief et de climat ont amené la formation de régions agricoles distinctes, dont l'importance est grande.

Il faut d'abord citer au sud-est et au sud une *région méditerranéenne* : elle est caractérisée par une chaleur moyenne assez considérable, par des pluies médiocres dont une bonne partie tombe en hiver. Le sol y est tantôt très montagneux, tantôt simplement accidenté ; aussi, à cause de l'exagération générale du relief, la culture y perd beaucoup de place ; elle est surtout arborescente.

La *région occidentale*, que l'on pourrait appeler aussi *région océanique* ou atlantique, comprend les pays de Flandre et ceux qu'arrosent la Somme, la Seine, la Loire, la Garonne et les fleuves côtiers tributaires de l'Atlantique. C'est par excellence une zone de plaines ou de collines ; cependant elle renferme le relief remarquable du Massif Central. On peut lui donner comme limites à l'est la bordure orientale du Massif Central,

les plateaux qui s'adossent au Jura et aux Vosges, enfin l'Ardenne.

Quoique située en moyenne sous une latitude moins basse que nos pays méditerranéens, cette région reçoit encore une dose de chaleur très considérable. Elle le doit à deux agents, aux vents originaires de la zone tropicale, aux pluies que distribuent les nuages de la même provenance.

En revanche, la végétation de la France occidentale n'est point favorisée d'une dose de lumière comparable à celle que reçoivent les plantes de la région méditerranéenne. Déjà nos parages de Bretagne et de Normandie connaissent des brouillards, moins durables et moins intenses, il est vrai, que ceux des Iles Britanniques. Il convient de distinguer à cet égard la France du sud-ouest de celle du nord-ouest ; dans le domaine de la Garonne, la sérénité du ciel est encore suffisante pour permettre au mûrier et à la vigne de prospérer. Au centre, dans l'Anjou, la Touraine et l'Ile-de-France, les vignobles sont encore dans des conditions assez favorables, grâce à l'éloignement de la mer. La Bretagne et la Normandie ont déjà un ciel trop couvert et trop pluvieux.

Ainsi, dans cette région, l'humidité est plus abondante que partout ailleurs en France : si quelques cultures arborescentes en souffrent dans le voisinage très immédiat de l'Océan, du moins les céréales en recueillent de grands avantages. Outre que les pluies y sont un élément de chaleur, puisqu'elles viennent le plus souvent du sud-ouest, leur quantité contribue à développer cette culture. L'irrigation agricole a pu se propager sans grand travail dans la France occidentale : au reste, les réseaux fluviaux y sont naturellement très ramifiés.

La médiocrité du relief est aussi une des causes de l'extension des cultures dans cette région. Dans l'ouest de notre pays et au centre, peu de terres échappent à l'exploitation agricole par excès d'altitude.

La France occidentale contient enfin un sol d'excellente qualité sur de vastes étendues. Sauf les terres noires de la Russie et les alluvions du Danube, l'Europe n'a point de champs à céréales supérieurs en fertilité aux couches tertiaires des domaines de la Garonne, de la Seine et de la Loire moyenne.

La *région orientale* de la France comprend les zones de plateaux et de hautes terres de la Bourgogne, de la Franche-Comté et de la Lorraine. C'est une zone intermédiaire où la végétation est encore favorisée, mais à un moindre degré, par les influences du climat océanique, où les rigueurs du climat extrême ou continental commencent à se faire sentir. Les terres y sont encore en moyenne assez riches, moins cependant que dans les plaines de l'ouest; l'altitude, déjà beaucoup plus considérable rend impropres à plusieurs cultures des étendues importantes. Outre la modification du climat qui consiste en l'exagération du froid et du chaud, on remarque déjà, comme dans l'Europe centrale, une tendance aux pluies d'été. Aussi l'aspect et l'aptitude agricoles diffèrent déjà sensiblement ; sauf dans les vallées, on voit surtout des champs d'orge et d'avoine. La vigne y trouve un sol favorable, en Bourgogne et en

Lorraine, par exemple; mais dans cette dernière province les vendanges ne sont vraiment belles que si les gelées d'avril ont épargné la plante; or, sous cette latitude, sur un plateau, à cette distance de la mer, les gelées tardives sont malheureusement un fait ordinaire, un des signes du climat continental qui commence à se marquer.

Telles sont les grandes divisions agricoles du sol français, fondées sur la considération de la latitude, du climat et de la nature des terrains ; il est inutile d'insister pour démontrer qu'entre chacune de ces vastes régions naturelles il est des zones de transition, des pays intermédiaires. On devine que c'est une conséquence de la faculté remarquable d'adaptation et d'acclimatation de la France; la douceur de la température et la modicité du relief, enfin la variété des terroirs, expliquent cette souplesse du tempérament agricole de notre patrie.

Résumé. — Ainsi, la flore naturelle de notre sol a été profondément modifiée par le travail humain, quelquefois avec excès et pour le mal des hommes eux-mêmes.

Il paraît certain tout d'abord que les forêts occupaient jadis en France une étendue beaucoup plus considérable qu'aujourd'hui. Sans croire absolument aux récits des historiens grecs et romains qui, souvent, ont imparfaitement étudié la Gaule et qui, hommes du Midi montagneux et peu boisé, ont pu exagérer l'épaisseur et le développement des forêts gauloises, on doit reconnaître, d'une manière générale, que, depuis vingt siècles, notre terre s'est graduellement dépouillée de ses bois. L'abus du déboisement a amené un dérèglement des cours d'eau dans les zones montagneuses, la transformation de plateaux et de plaines au sous-sol imperméable en étangs et en marais pestilentiels et stériles. On travaille maintenant à corriger ces excès, à dessécher les marécages, à reboiser les montagnes pour en arrêter le ravinement, à créer des réservoirs dans les vallées supérieures des fleuves devenus plus torrentiels et moins constants, à refaire en partie ce qu'on a défait. C'est une restauration plutôt qu'un progrès.

Mais on améliore aussi les conditions naturelles de notre agriculture. Les progrès de la chimie permettent de modifier les terres par des mélanges, de les reposer par l'addition d'engrais sans interrompre la culture. L'art de l'ingénieur donne le moyen de multiplier les canaux d'irrigation. L'agronomie, devenue une science, distingue les espèces végétales, apprend à donner à la plante le sol qui lui convient, en même temps que la mécanique livre aux travailleurs de la campagne des instruments perfectionnés.

La France, qui resta longtemps en arrière des autres pays pour l'emploi des procédés scientifiques de l'agriculture, regagne aujourd'hui le temps perdu.

CHAPITRE II

PRODUCTIONS ET CULTURES VÉGÉTALES

§ I. — Production forestière.

Distribution des forêts. — Les auteurs les plus scrupuleux de statistiques contemporaines ne peuvent déterminer exactement quels ont été, depuis l'époque historique, les progrès du déboisement sur notre sol. On doit beaucoup se méfier de son imagination dans des études de ce genre; les travaux critiques des économistes aboutissent, même quand ils s'appliquent à des siècles tout voisins du nôtre, aux conclusions les plus divergentes. Que dire des hypothèses qui ont été émises pour fixer l'état de la végétation forestière à l'époque romaine?

Aujourd'hui, les forêts et les bois occupent un peu plus de la sixième partie de notre territoire, soit 8.937.000 hectares. C'est peu de chose si l'on compare cette proportion à celles des grands États du nord et du centre de l'Europe (1).

On ne doit pas toutefois conclure de cette comparaison à une infériorité de richesse de la végétation française. D'autres peuples ont moins déboisé que nous parce qu'ils y avaient moins d'intérêt. La Russie, la Suède et la Norvège ont conservé au sol son revêtement forestier parce que, sous les hautes latitudes, il eût été difficile, sinon impossible d'y substituer des cultures plus productives. On y a laissé subsister des forêts parce que l'on n'imaginait rien qui pût les remplacer utilement. La flore primitive y est restée comme la meilleure ressource que l'on pût tirer de mauvaises terres sous un climat rigoureux. Il faut en dire autant des vastes forêts que possède l'Autriche-Hongrie dans ses provinces alpestres; elles ont survécu faute de mieux.

Les plateaux de l'est et du nord-est de la France sont les mieux boisés : plus du tiers de cette région est encore occupé par les forêts. En

---

(1) Proportion des forêts à la superficie totale dans les principaux États de l'Europe :

Russie	38	p. 100	Italie	12	p. 100
Scandinavie	33	—	*France*	6	—
Autriche-Hongrie	30	—	Pays-Bas	6	—
Suisse	29	—	Grande-Bretagne	3	—
Allemagne	25	—	Portugal	3	—
Belgique	16	—			

effet, les parties les plus boisées de notre territoire sont les hauts pays de la Lorraine et des Ardennes, puis les plateaux de la Bourgogne et de la Franche-Comté, le Jura, le massif du Morvan. Notre Massif Central et nos Alpes ont beaucoup souffert du déboisement déréglé et imprudent; on possède à ce sujet les traditions historiques les plus certaines. Que dire de la Corse dont les magnifiques forêts de pins géants sont incendiées à chaque instant par des bergers?

Le climat n'est pas d'ailleurs le seul élément de classification des forêts : la composition du sol assigne à chaque espèce d'arbres son domaine de prédilection.

En combinant l'étude des conditions de latitude, d'altitude, de sol, favorables aux principales variétés de la végétation forestière, on a tenté plusieurs classifications géographiques de nos forêts. Il n'en est point d'absolument rigoureuse; aucune du moins n'offre un caractère de complète netteté. La difficulté provient précisément de l'articulation extraordinaire du relief français, de la variété des climats, de la complication de notre architecture géologique. Du moins on peut indiquer les principales régions forestières de France.

Nos grands systèmes montagneux contiennent des étendues boisées très importantes. Les Alpes et leurs contreforts ont les *forêts de la Grande-Chartreuse, de l'Esterel, des monts des Maures*. La plus vaste des Pyrénées (plus de 11,000 hectares) est celle *de Quillan*. Le Massif Central, où les bois sont plus disséminés, porte les *forêts d'Aubrac* et *de Mercoire*. On cite dans les Vosges la *forêt de Dabo*, dans le Jura celle *de Chaux*; l'une et l'autre couvrent une superficie de plus de 10,000 hectares.

Le plateau de Lorraine porte la *forêt de Haye* voisine de Nancy, dans des terrains triasiques. Au nord-est et au nord, la *forêt des Ardennes*, la *forêt d'Argonne*, la *forêt de Der*, sont les plus importantes.

Plus bas, les *forêts d'Orléans* (38,000 hectares), *de Compiègne* (14,000 hectares), *de Villers-Cotterets* (12,000 hectares), *d'Écouves*, dans les collines de Normandie, *de Fontainebleau*, couvrent les plus vastes étendues.

Exploitation des forêts. — L'exploitation méthodique et légale des forêts fournit au commerce et à l'industrie des *bois de construction* et des *bois à brûler*. Cette exploitation est de deux sortes : aux *futaies*, surtout aux *hautes futaies*, on emprunte des matériaux de construction, madriers, planches, etc.; aux *taillis* et aux jeunes futaies on demande du combustible. Malheureusement la première ressource, qui est de beaucoup la plus importante que puissent donner les forêts, n'est point très abondante en France, et représente à peine 15 ou 20 p. 100 des bois coupés; le reste est brûlé. On doit noter cependant une différence marquée entre les forêts de l'État et les domaines particuliers; les premières sont beaucoup mieux aménagées et rapportent un tiers en plus que les propriétés privées.

Le bois coupé annuellement représente un volume de 25 millions de stères, plus de 30, si l'on y comprend les bois réduits en charbon. Tout le monde connaît ces *meules* que les bûcherons dressent pour la préparation des charbons de bois. Les longs *trains de bois* qu'on voit

arriver par la Seine à Paris qu'ils approvisionnent, viennent des forêts du Morvan par l'Yonne et ses affluents. Dans les Vosges on *schlitte* ou traîne le bois jusqu'au point où les cours d'eau peuvent porter régulièrement des bûches isolées; les bûches sont enfin réunies en trains lorsque la rivière est assez large et profonde pour permettre la circulation normale de ces convois.

La production des bois ne suffit pas en France à la consommation (1). Nous aurons à constater, en étudiant l'industrie et le commerce de notre pays, qu'il doit beaucoup emprunter aux produits des forêts de l'étranger. Souhaitons que l'on emprunte de plus en plus à nos colonies.

Déboisement et reboisement. — Si nos forêts ont été jadis trop complètement détruites par l'abus des défrichements, bien des territoires ont commencé à retrouver leur parure de forêts depuis l'application des lois de 1860 et 1864 sur le reboisement. L'État a acheté et planté des étendues vagues en pays de montagnes; les particuliers ont largement coopéré à cette œuvre. Près de 300,000 hectares ont été reboisés pendant les trente dernières années; et c'est à peine un tiers des terrains qu'il reste à reconquérir.

C'est surtout dans les contrées montagneuses des Alpes, du Massif Central, des Pyrénées et des Cévennes que ce travail est urgent et nécessaire. L'exploitation outrée et la destruction complète des bois avaient amené un dangereux ravinement du sol et accru les ravages causés par le ruissellement des eaux sauvages. On avait cru favoriser l'agriculture en livrant de vastes espaces aux cultures annuelles, et l'on avait au contraire développé les fléaux qui lui sont les plus funestes.

Enfin les procédés de gazonnement et de reboisement ont pu être appliqués avec succès dans les pays de dunes que l'on voulait fixer. Qui ne connaît ces grandes plantations de pins de la côte de Gascogne inaugurées à la fin du dix-huitième siècle par Brémontier?

Il est impossible d'évaluer avec quelque exactitude la part de la richesse nationale que représentent nos forêts. Le domaine de l'État vaut à lui seul plus de 1,200 millions de francs. Les forêts, publiques ou privées, donnent un revenu annuel d'environ 250 millions.

Produits divers. — On ne retire pas seulement de l'exploitation des bois du combustible et des matériaux de construction. Citons encore parmi les produits forestiers la *résine* qu'on tire des pins maritimes et qui est largement exploitée dans la région des Landes, le *liège*, écorce enlevée au chêne-liège, surtout en Corse, la *poix*, etc., etc.

§ II. — Les cultures alimentaires.

Les céréales. — Au premier rang des cultures alimentaires de la France se placent les céréales, froment, avoine, orge et seigle. On les cultive

(1) Production totale des bois..... 25.070.140 mètres cubes.
Consommation..... 31.488.000 —

toujours sur de vastes surfaces, quoique la concurrence étrangère rende depuis quelque temps la condition de nos agriculteurs beaucoup moins satisfaisante. Des 3 milliards d'hectolitres de céréales que produit la terre (1), 257 millions environ sont d'origine française. Nos agriculteurs ensemencent pourtant encore en céréales 29 p. 100 du territoire, soit 14 millions 800,000 hectares.

Si l'on compare les surfaces cultivées en céréales dans les principaux États du monde, proportionnellement à leur superficie totale, la petite Belgique nous est seule supérieure (33 p. 100). Il va sans dire que la Russie et les États-Unis nous sont, à cet égard, inférieurs de beaucoup. En Europe même, la Hongrie et la Roumanie, si fécondes en céréales, n'ont point, proportionnellement, autant de champs à céréales que la France (2).

Au point de vue de la production totale, nous sommes devancés de beaucoup par les États-Unis d'Amérique, et par la Russie. Tandis qu'on évalue notre production moyenne à 257 millions d'hectolitres, la puissante république du nouveau monde en fournit chaque année 1100 millions à la consommation, l'empire des tsars 440. Parmi les États dont la superficie se rapproche de celle de la France, l'empire d'Allemagne seul nous dépasse quelque peu (260 millions).

La crise agricole que la rapide mise en valeur d'immenses territoires en Amérique et dans l'Inde a déchaînée sur l'Europe a sensiblement éprouvé en France la culture des céréales. Depuis trente ans environ les surfaces ensemencées en céréales ont diminué chez nous ; mais on doit se hâter d'ajouter que la diminution a surtout porté sur les moins précieuses de ces graminées, dont la valeur est fort inégale. Pendant ce laps de temps l'étendue des terrains consacrés au blé et à l'avoine n'a point varié, sauf du fait de nos pertes de 1870-71 : notre production en avoine tend même à s'accroître depuis plusieurs années. Ce sont les champs de seigle, d'orge, de méteil et de sarrasin qui deviennent plus rares en France ; l'avoine prend une bonne partie de la place demeurée vacante par l'abandon de ces céréales.

Le blé ou froment. — Le blé ou froment est la plus précieuse des céréales ; de la prospérité ou du mauvais état de sa culture dépend en grande partie la condition économique de notre pays.

Les agronomes distinguent, d'une manière générale, deux espèces de blés, les *blés tendres* et les *blés durs*, les premiers semés dans les terres fortes et grasses, les seconds dans le sol plus maigre et rocheux de la

---

(1) Dans ce chiffre ne sont compris que les pays qui publient des statistiques. La Chine, l'Amérique du Sud, l'Afrique n'y paraissent pas, bien que leur production soit très grande.

(2) Superficie cultivée en céréales dans les principaux États agricoles (1892) :

Russie	116.600.000 hect.	Italie	7.500.000 hect.
États-Unis	55.160.000 —	Roumanie	4.540.000 —
Autriche-Hongrie	15.373.000 —	Grande-Bretagne	3.161.000 —
France	*14.818.000* —	Belgique	934.000 —
Allemagne	13.516.000 —		

France montagneuse, au sud et au sud-est. Cette première distinction permet de déterminer sommairement les régions de notre patrie qui conviennent à l'une ou à l'autre culture. Il faut avant tout aux blés tendres des terres d'une bonne profondeur moyenne, d'une perméabilité suffisante; les alluvions, les terrains tertiaires et quaternaires, sont très favorables à leur végétation. Les sols où se rencontrent les calcaires, ou des argiles sans excès, communiquent aux blés des qualités remarquables. Les blés durs se contentent d'une couche moins épaisse de sol meuble, et, dans ce sol, d'éléments moins riches.

On distingue aussi les espèces des blés par l'époque de leurs semailles, en *blés de printemps* et *blés d'automne*.

Les blés sont des plantes très robustes et qui se plient à des conditions climatériques assez variables. On les voit prospérer dans quelques-uns des départements très arrosés du nord-ouest et de l'ouest, croître sous l'influence d'une température égale et constante; le centre de la France, moins humide, compte des zones célèbres de production du froment. La région des plateaux du nord-est, avec ses excès de froid et de chaleur, est moins propre à la culture du blé; et pourtant quelques cantons peuvent y rivaliser avec les plus riches de l'ouest et du centre. On y préfère la variété appelée *épeautre*, qui résiste mieux aux froids. Il semble que le climat méditerranéen convienne moins au froment; humidité d'hiver et sécheresse d'été sont loin en effet de constituer les conditions requises pour cette culture.

Ainsi nos meilleures terres à froment sont, en première ligne, celles de la Flandre, de l'Artois, de la Picardie et de l'Ile-de-France. La Normandie, le Maine, la Basse-Bretagne, la Vendée et le Poitou viennent ensuite. Dans toutes ces provinces domine la culture des blés tendres, comme dans les champs fertiles de la Basse-Guyenne.

Il s'en faut de beaucoup que les terres, même à qualité égale, produisent la même quantité proportionnelle de blé. Le département du Nord, où la culture est vraiment savante et rationnelle, donne des rendements de 22 et 23 hectolitres à l'hectare, tandis qu'en moyenne les cultivateurs français n'atteignent qu'une valeur de 15 hectolitres (1). On doit remarquer néanmoins que cette moyenne n'était guère que de 8 à 9 hectolitres au commencement du siècle.

Que de paysans croient encore s'assurer une bonne récolte en semant beaucoup de grains, et nuisent au contraire à la germination de la plante! Combien d'autres, en revanche, sont trompés sur la qualité des amendements industriels par des négociants sans honneur! Si la valeur naturelle de notre sol français est grande et vantée à juste titre, elle est d'autant

---

(1) Rendements par hectare des principaux pays producteurs de blé :

Angleterre	28	hectolitres.	*France*	*15,39*	—
Hollande	22	—	Autriche	14	—
Danemark	21	—	Espagne	14	—
Belgique	21	—	États-Unis	11	—
Allemagne	16	—			

plus susceptible d'être accrue par l'application judicieuse des découvertes de la science agronomique. Déjà les « champs d'expérience » ont converti à l'emploi des méthodes nouvelles nos campagnards longtemps déçus et par suite méfiants à l'excès.

La France, qui ne produisait en 1815 que 40 millions d'hectolitres de blé et 75 vers 1850, en recueille aujourd'hui 108 environ. Ce progrès est dû, tant à l'amélioration des méthodes de culture qu'à l'extension des surfaces consacrées au froment (1). Les États-Unis d'Amérique, l'Inde anglaise et la Russie peuvent seuls nous disputer la palme pour la quantité et la qualité des récoltes de blé (2). En l'état actuel, nos récoltes de blé ne suffisent pas aux besoins du pays : il en faut importer chaque année près de 20 millions de quintaux. La consommation s'est accrue de beaucoup depuis le commencement du siècle ; en 1820 un Français absorbait en moyenne une ration annuelle de 120 kilogrammes ; il lui en faut aujourd'hui près de 200. En revanche le prix du blé a une tendance à baisser (3).

On appelle *méteil* une culture mêlée de froment et de seigle. Cette culture s'est réduite d'un tiers environ depuis le commencement du siècle.

L'avoine. — L'avoine contribua jadis avec le froment à la nourriture des populations agricoles de la France. Toutefois sa culture n'a point décru à mesure que les champs de blé se multipliaient, parce que c'est une plante robuste, qui se contente d'un sol médiocre et donne une forte proportion de grains, plus de 25 hectolitres à l'hectare, parfois 40 et 41. Le développement du nombre des animaux domestiques a fait équilibre à la diminution des consommateurs humains.

---

(1) Surfaces consacrées au blé et rendement :

1822.....	4.797.810	hectares rendant	50.856.000	hectolitres.
1830.....	5.011.704	—	52.782.000	—
1840.....	5.531.782	—	80.880.000	—
1850.....	5.951.384	—	87.986.000	—
1860.....	6.711.298	—	101.573.000	—
1872.....	6.867.152	—	119.034.000	—
1880.....	6 873.503	—	100.553.846	—
1889.....	7.038.968	—	108.319.771	—
1890.....	7.061.739	—	116.915.880	—
1891..	5.759.599	—	77.265.828	—
1892.....	6.986.628	—	109.537.907	—

(2) Production comparée du blé (1889) :

États-Unis.....	191.000.000 hect.	Indes Anglaises...	95.000.000 hect.
France	*108.000.000* —	Allemagne.....	32.000.000 —
Russie.....	105.000.000 —		

(3) Exemples de variations du prix du blé :

	fr. c.	
1871 à 1875.....	23,70	l'hectolitre.
1876 à 1880.....	22,30	—
1881 à 1885.....	19,40	—
1886 à 1890.....	18,20	—
1892.....	17,00	—
1895.....	18,00	—

Il convient du reste de distinguer les deux sortes d'avoine qui se partagent la faveur des populations agricoles, l'*avoine de printemps* et l'*avoine d'hiver*. L'une et l'autre prospèrent dans des terrains peu féconds en éléments nutritifs, par exemple sur les plateaux ardennais et lorrain, où les blés occupent les cantons privilégiés.

La différence de climat indique bien plutôt quelle répartition il faut faire des deux espèces d'avoine. L'avoine de printemps, que l'on préfère d'ailleurs, en général, a besoin d'humidité ; c'est pourquoi on la voit si bien réussir en Lorraine, où les pluies de la fin du printemps et de l'été ont une certaine prépondérance, comme en Allemagne. L'avoine d'hiver demande plus de sécheresse ; un mois d'été trop pluvieux a souvent compromis sa récolte.

La culture de l'avoine trouve donc sa place la plus avantageuse au nord, au nord-est et à l'est de la France. Les conditions climatériques de la zone méditerranéenne conviennent médiocrement à l'avoine.

Cette céréale occupe une superficie de près de 4 millions d'hectares. On récolte sur cette surface une quantité moyenne de 80 millions d'hectolitres (1), c'est une quantité double de celle qu'on recueillait au commencement du siècle. Aussi, bien que notre richesse en chevaux se soit fort accrue depuis cette époque, nous obtenons, ou peu s'en faut, la quantité nécessaire à la consommation nationale. On importe tout au plus 1 million de quintaux par an (2).

Les États-Unis et la Russie produisent beaucoup plus d'avoine que la France (3), l'Allemagne autant, mais ces États peuvent la vendre à meilleur marché que notre pays, tant à cause du perfectionnement de l'outillage agricole que de la modicité des frais secondaires de culture et de main-d'œuvre.

On ne doit pas oublier que si l'avoine donne, à l'hectare, une plus grande quantité moyenne d'hectolitres que le blé, le poids de l'hectolitre en revanche est moindre (comme 50 à 75) et le prix inférieur (8 francs au lieu de 18).

Le seigle. — Le seigle fut jadis cultivé sur une étendue beaucoup plus considérable qu'aujourd'hui. Mais à mesure que la superficie des terres ensemencées en seigle diminuait, le rendement devenait meilleur grâce à l'addition d'engrais et d'amendements aux sols pauvres qui le produisent.

---

(1) Récolte d'avoine :

1891	106.000.000 hectolitres.
1892	84.000.000 —

(2) Importation d'avoine :

1890	1.493.210 quintaux métriques.
1891	978.741 —
1892	395.184 —

(3) Production de l'avoine dans les principaux États :

États-Unis	240.376.363 hectolitres.
Russie	122.246.136 —

Le seigle est en effet par excellence la céréale des terrains médiocres : il vient aisément dans des champs où le calcaire en excès nuirait aux blés, ou bien encore dans les sols sablonneux. Il s'accommode des pentes rocailleuses et maigres en principes fertilisants des pays montagneux, comme des plateaux adossés au sud-ouest de notre Massif Central : de là le nom de *ségalas* donné à une partie des causses.

Plante rustique et robuste, il résiste bien aux froids tardifs du printemps. Si on le voit croître dans des régions également pauvres, mais géologiquement différentes, ici sur les croupes granitiques de la Bretagne et du Massif Central, là sur les plates étendues calcaires des causses et de la Champagne Pouilleuse, son endurance du climat n'est pas moins remarquable. Surabondance d'humidité sur les pentes bretonnes, auvergnates ou limousines, disette en Champagne, amènent le seigle à maturité. Et du jour où ces sols ingrats peuvent être corrigés et améliorés, le seigle disparaît et cède la place au froment. Ses champs ne représentent plus aujourd'hui que 1,500,000 hectares et donnent en moyenne 22 millions d'hectolitres. C'est assez pour la consommation de la France, où le seigle n'est employé qu'à des usages restreints. Au reste, à l'étranger comme chez nous, il recule devant l'avoine et le blé, dès que le paysan connaît mieux l'art des amendements et prend le goût du bien-être. Il n'est donc pas, à vrai dire, un élément de commerce.

L'orge. — L'orge a sa place particulière et son caractère original dans l'agriculture. On la sème à peu près dans les mêmes terres que le froment. Mais sa période de croissance est beaucoup plus courte ; semée au printemps, elle se coupe en général quelque temps avant les blés. Sa récolte est donc plus sûre, moins exposée aux intempéries qui contrarient chez tant d'autres plantes la germination et l'épiage. Et même elle n'a pas besoin d'une forte dose d'humidité. Si on ne voit guère de champs d'orge au sud du 45° de latitude, c'est simplement parce que la bière entre peu jusqu'ici dans l'alimentation de nos provinces méridionales. L'exemple de l'Algérie prouve surabondamment que cette culture réussirait dans le sud de la France.

Mais, dans le nord même, l'agriculture n'a point actuellement d'intérêt à développer ses ensemencements d'orge ; car la France demande à l'étranger une trop grande partie des bières qu'elle consomme. Nous nous contentons d'assurer la prospérité des champs d'orge d'Angleterre et d'Allemagne beaucoup plus étendus que les nôtres. Nos 20 millions d'hectolitres, récoltés sur une superficie d'un million d'hectares, ne suffisent même pas à notre consommation (1) ; il faut importer chaque année, de Russie, d'Angleterre et d'Allemagne environ 1 million de quintaux, sans compter ce qui entre chez nous sous forme de produits dérivés.

---

(1) Culture et production de l'orge :

1891.....	1.223.000 hectares	produisant	25.420.000 hectolitres.	
1892.....	916.000 —	—	16.248.516 —	

Le maïs. — Le maïs est la culture céréale du midi de la France. Il demande une terre assez riche, analogue à celle où se plaît le froment, beaucoup de chaleur, point de brouillard et une quantité de pluie médiocre. Cependant on observera que dans l'extrême sud de la Provence le sol et le ciel sont trop secs pour lui. Comme le maïs semé au printemps, récolté au mois d'octobre, a besoin d'une série de fortes chaleurs en peu de jours, il ne faut pas s'étonner que cette plante, méridionale d'origine, se plaise pourtant sur les plateaux bourguignons et franc-comtois. Le climat des plateaux de la France orientale et de tous les plateaux en règle générale, étant caractérisé par de grandes chaleurs estivales autant que par des rigueurs d'hiver, le maïs, auquel il faut beaucoup de soleil en quelques mois, peut y prospérer; le climat de la moitié chaude de l'année lui importe seul. Donc rien de plus naturel que sa présence si loin au nord; ce n'est point une anomalie. Il est loin ainsi des brouillards et des ondées excessives. On a encore attribué cette apparente déviation des lois de la flore à la remarquable prolongation des automnes dans la zone de climat vosgien; c'est en effet une des causes accidentelles qui peuvent favoriser le maïs, mais non la cause primordiale et constante.

Il y a donc en France deux zones bien tranchées de culture du maïs, zones séparées par l'épaisse barrière du Massif Central. La plus considérable, au sud-ouest, comprend la Saintonge, la Guyenne, la Gascogne et le Béarn; l'autre, assez restreinte et moins riche, embrasse les plateaux de Franche-Comté, de Bourgogne et une partie de la Lorraine. En somme la surface ensemencée en maïs n'a guère varié depuis le commencement du siècle; elle est d'environ 600,000 hectares. La production moyenne s'est élevée, dans le même espace de temps, de 7 à 10 millions d'hectolitres, grâce aux progrès de la culture. Le maïs doit aux mêmes causes que l'avoine sa permanence sur notre sol; si nos campagnards ont renoncé graduellement au pain et aux bouillies de maïs pour adopter le pain de blé, cette céréale entre de plus en plus dans la consommation des bestiaux. Le maïs donne aussi un précieux fourrage que l'on sait mieux conserver et utiliser qu'autrefois.

La France doit acheter beaucoup de maïs, surtout aux États-Unis d'Amérique, qui en produisent une énorme quantité, puis à l'Italie, à la Hongrie, à la Turquie et à l'Asie Mineure (1). La Tunisie et d'autres colonies pourront contribuer à nous affranchir de ces importations qui atteignent aujourd'hui 2 millions de quintaux.

Le sarrasin ou blé noir. — Le sarrasin ou blé noir est aussi une céréale dont la culture est restée stationnaire depuis de longues années. Jadis on l'employait à la fabrication de pains et de galettes dans les régions pauvres; aujourd'hui cet usage s'est restreint, et le sarrasin sert

(1) Production comparée du maïs (1892) :

États-Unis.....	592.168.727 hectol.	Hongrie.....	41.000.000 hectol.
Italie.....	25.500.000 —	France.....	9.375.000 —

de plus en plus à la nourriture des bestiaux et surtout des volailles.

Il n'exige pas un sol riche. Les noms des provinces qui le cultivent, Bretagne, Limousin, Marche, Bresse, indiquent assez qu'il lui suffit d'une maigre couche de terres médiocres où dominent les granits et les silices. Mais d'autre part le sarrasin réclame une température égale en froid comme en chaud, redoute les variations rapides, et par-dessus tout la sécheresse. C'est pourquoi il prospère à peu de frais dans les régions pauvres et bien arrosées de notre zone de climat océanique. Sa culture exige si peu de frais que, dans certains départements riches, on le sème à titre d'engrais. Il occupe 600,000 hectares et rend environ 10 millions d'hectolitres.

La pomme de terre. — Après les céréales, on doit surtout mentionner, parmi les cultures alimentaires, la pomme de terre. Elle n'a pris sa place dans nos champs que depuis un siècle, grâce à Parmentier, qui en démontra l'innocuité, puis les bienfaits. En France, ce tubercule n'est qu'un supplément à l'alimentation par le pain, tandis que, dans certains pays, comme l'Irlande, il remplace tout à fait les produits dérivés du froment.

La pomme de terre est une plante qui s'accommode aisément de plusieurs qualités de terroirs; au reste le nombre des différentes espèces de pommes de terre est considérable, et chaque espèce demande, pour prospérer pleinement, des conditions spéciales. Mais en général les terrains sablonneux sont préférables; ce tubercule offre donc l'avantage de réussir dans des champs où les autres plantes ne donneraient que des résultats médiocres.

Son adaptation à des climats divers n'est pas moins remarquable. Elle fournit d'abondantes récoltes dans le Finistère, arrosé de pluies considérables et sous un ciel où la température est égale et fondue; mais elle ne prospère pas moins sur le plateau lorrain, dans les départements de la Meuse, de Meurthe-et-Moselle et des Vosges. La France méridionale, garonnaise ou rhodanienne, s'adonne avec succès à sa culture; l'Isère et l'Aveyron sont parmi les départements les plus favorisés.

Ajoutons toutefois que cette diffusion d'une culture très rémunératrice ne va pas sans quelques dangers, que le rendement des tubercules est fort inégal suivant les années et trompe plus souvent que celui du froment les espérances des agriculteurs. Peut-être dans l'empressement naturel à répandre une plante qui donne aux pauvres du pain « tout prêt » à bon marché, n'a-t-on point toujours tenu un compte suffisant des règles climatériques de l'adaptation des cultures. Plusieurs des maladies de la végétation n'ont point d'autre cause.

La pomme de terre occupe une superficie de 1 million 512 000 hectares, environ trois fois plus qu'en 1815. La progression est surtout rapide depuis 1850, après une terrible période de maladies. Sur cette vaste superficie on récolte en moyenne 125 millions de quintaux, plus de 140 quand la température a été favorable. Cette quantité suffit exactement à la consommation; il arrive même presque toujours qu'on exporte 1 ou 2 millions de

quintaux. Chaque hectare donne donc environ une centaine de quintaux.

Seule en Europe, l'Allemagne est plus fertile en pommes de terre ; c'est la revanche de sa pauvreté en froment ; elle récolte chaque année plus de 250 millions d'hectolitres. La Russie vient ensuite, presque sur le même rang que la France.

Les légumes. — Les légumes, frais ou secs, sont un important objet de consommation. Mais, à vrai dire, leur culture n'intéresse que très indirectement la géographie économique ; car son développement dans des conditions factices et industrielles, dans le voisinage des grandes villes, a bouleversé les lois de la distribution géographique et naturelle. La sécurité d'une vente aisée et rémunératrice a permis aux propriétaires de ces cultures d'improviser, de créer de toutes pièces des champs artificiels et très fertiles d'ailleurs.

Les légumes secs, lentilles, haricots, fèves, etc., sont cultivés sur une superficie de 260 000 hectares, donnant une récolte très variable de 3 à 4 millions d'hectolitres. Les haricots et les fèves se plaisent surtout dans les régions les mieux arrosées, au nord, au nord-ouest, au sud-ouest ; aux fèves conviennent des terroirs contenant une forte proportion d'argile ; aux haricots, des sables et, d'une manière plus générale, des sols de nature friable. Mais ces deux légumes s'accommodent bien aussi d'autres conditions géologiques et sont d'une adaptation facile. La lentille demande moins d'humidité et par conséquent prospère sous le climat méditerranéen.

Les légumes frais occupent une place beaucoup plus considérable (475 000 hectares). On comprend sous cette dénomination générale les choux, salades, melons, asperges, carottes, navets, etc... La culture des légumes frais a subi une curieuse modification depuis que les voies ferrées permettent un transport rapide ; jadis elle était comme attachée aux campagnes immédiatement voisines des grandes villes ; aujourd'hui elle s'est répandue dans des cantons plus éloignés où la main-d'œuvre est moins chère. Voilà une des circonstances nombreuses où le développement industriel des moyens de transport a rétabli la répartition naturelle et primitive des cultures. On avait, au prix de grands sacrifices, établi près des agglomérations urbaines des champs et des jardins dont la terre venait souvent de loin ; et aujourd'hui la distribution géographique des plantes tend à se marquer de nouveau.

La valeur de la récolte annuelle des légumes en France oscille entre 500 et 600 millions de francs.

§ III. — Les cultures arborescentes et les fruits.

On appelle cultures arborescentes, par opposition aux cultures herbacées qui sont presque toutes annuelles, deux grandes catégories végétales. Ce sont d'abord les forêts, expression caractéristique de la flore originelle du pays, puis les arbres à fruits et les vignes que les soins de l'homme développent dans des conditions de terroir et de climat très diverses. C'est

sans contestation la vigne qui, de toutes les cultures arborescentes, contribue le plus à enrichir notre pays.

La vigne. — Nous avons déterminé ci-dessus les limites de la zone de la vigne en France et marqué ces limites par une ligne conventionnelle tirée des bouches de la Loire à la région ardennaise. Les pays de trop grande altitude situés au sud de cette ligne de démarcation sont, bien entendu, impropres à la culture de la vigne, l'altitude modifiant les conditions du climat. Rappelons encore que dans aucun pays d'Europe, sauf dans l'Allemagne rhénane, la vigne ne prospère sous une latitude aussi septentrionale qu'en France.

Le sol et le climat de notre pays le prédisposent en effet à cette sorte de richesse; il y a là tout un ensemble de circonstances heureuses auxquelles ne pourront suppléer, même à force d'industrie, les imitateurs d'Australie et d'Amérique qui annoncent le projet de supplanter la France vinicole. Que nos départements méditerranéens, Pyrénées-Orientales, Aude, Gard, Hérault, Var, cultivent les ceps sur de vastes étendues, rien de plus naturel : la vigne est là dans son domaine originel. Doux hivers, fortes chaleurs, humidité médiocre, toutes les qualités requises sont réunies indépendamment de la composition des terroirs. Mais la Bourgogne, la Champagne et la Lorraine forment de célèbres exceptions végétales.

Les conditions de composition du sol qui assurent la prospérité de la vigne sont assez variées; et naturellement, le même terroir, sous deux climats différents, n'a point la même aptitude, ce qui interdit de juger la richesse d'un terroir d'après la seule inspection d'une carte géologique, coutume encore trop répandue parmi les agronomes. Les mélanges de calcaire et de silice semblent donner les meilleurs résultats en Bourgogne. Les terrains consacrés aux vignobles sont des coteaux dans la France du centre et du nord-est; dans le midi, dans l'Hérault en particulier, on voit de vastes étendues plates porter des ceps. Enfin la culture en treilles est préférée pour les vignes dont les raisins doivent être consommés comme fruits.

Les conditions climatiques qui conviennent aux vignobles sont aussi diverses. D'une manière générale, il leur faut une saison chaude bien marquée, comme dans le Languedoc, la Gascogne et la Guyenne. Pour les régions septentrionales, où l'insolation est moins forte et moins constante, les cantons les plus favorisés seront ceux que n'éprouvent point les gelées printanières ni les rigueurs prématurées de l'automne. A cet égard il y a une opposition géographique curieuse entre les deux moitiés, plaines d'une part, plateaux de l'autre, de la France septentrionale. A l'ouest, dans l'Anjou et la Touraine, par exemple, les gelées tardives du printemps sont peu à craindre, fort rares à cause du voisinage de la mer et de l'absence de relief notable; la plante y est donc favorisée pendant la première période de sa formation. Mais les étés sont d'une chaleur douce, tempérée, quelquefois insuffisante; et souvent les pluies d'automne commencent de bonne heure, privant les raisins du dernier réchauffement

de septembre, si nécessaire à leur parfaite maturation. A l'est, en Bourgogne, et surtout en Lorraine, les chances de gelées de mars, d'avril et quelquefois même de mai, sont grandes. Mais, sur ces plateaux, l'été est plus brûlant que dans les plaines de l'ouest et du centre; les pluies d'été, excellentes pour le gonflement des grains, y sont plus fréquentes aussi, comme les orages; toutefois le risque de la grêle y est accru dans la même proportion. Enfin cette région de la France orientale jouit en général d'automnes moins nettement et moins tôt pluvieux que l'ouest.

L'excès des pluies est un obstacle à la culture de la vigne. De là son absence sur nos côtes de Normandie et de Bretagne, où le climat est pourtant aussi chaud en moyenne et plus doux que dans le centre. Toutefois la région de la Loire possède d'importants vignobles. Mais l'humidité est trop considérable et la chaleur trop également répartie sur l'année; il faut aux raisins une saison d'été nette et tranchée.

Au reste la nature de la plante elle-même est un élément de variété dans la répartition géographique. Il y a plusieurs sortes de vignes; à chacune d'elles il faut des qualités spéciales de terroir, des conditions particulières de climat et d'exposition. Chaque espèce de plant donne, bien entendu, des résultats différents suivant la composition du sol qui le nourrit, suivant le ciel sous lequel mûrissent ses fruits. La greffe est aussi un agent considérable de modification.

En somme, si l'on voulait établir, pour simplifier la nomenclature infinie des vignobles français, une classification géographique, il faudrait distinguer :

1° Une région méditerranéenne, qui est par excellence la zone originelle de culture de la vigne;

2° Une région du sud-ouest, où la chaleur est suffisante et, malgré le voisinage de l'Océan, l'humidité assez tempérée;

3° Une région du centre et de l'ouest, qui est déjà une exception de végétation et comprend des plaines et des coteaux. Le climat y est assez doux précisément à cause du voisinage de la mer; il est encore empreint du caractère océanique, mais pas au point d'être humide à l'excès;

4° Une région de l'est, d'un relief assez remarquable, comprenant la Bourgogne, la Champagne et la Lorraine. La Lorraine est l'extrême limite septentrionale de la culture de la vigne sur de vastes étendues.

Nous ne citerons que pour mémoire l'opinion souvent émise d'un changement de climat qui aurait eu pour résultat de faire reculer vers le sud la culture de la vigne. En effet certains cantons de Lorraine, par exemple, comptaient jadis des vignobles rémunérateurs pour leurs propriétaires. Le fait est certain, mais l'explication généralement admise fort contestable. Il y a lieu, tout au contraire, de noter là une vérification remarquable des lois géographiques. A mesure que les voies de communication se développent, les cultures exceptionnelles tendent à disparaître; on revient à la répartition naturelle et primitive de la flore. Et qui sait si, le jour où les vignobles d'Algérie et de Tunisie auront atteint leur

plein développement, il n'y aura pas une nouvelle rétrogradation vers le sud ?

La France possède actuellement près de 2 millions d'hectares plantés en vignes (1,793,000 en 1893). C'est le même chiffre, à peu de chose près, qu'en 1830. Mais nous sommes revenus à ce chiffre après une période de grand accroissement. L'invasion du phylloxéra est la cause de ces variations. Depuis quelques années heureusement, une lutte acharnée a été menée contre le fléau et a permis la reconstitution d'une bonne partie de notre vignoble (1). La comparaison des superficies plantées ne donne pas une idée exacte des ravages du phylloxéra et des autres maladies, car les vignerons replantaient à mesure que des hectares étaient détruits. Pour juger sainement de la situation, il faut considérer les mouvements de la production des vins. Or, depuis l'invasion du phylloxéra, la production moyenne avait baissé de près des trois quarts (2).

Le phylloxéra n'est pas le seul fléau qui ait attaqué nos vignes, il faut citer encore l'oïdium, le mildew (mildiou), le blackrot, les rigueurs de plusieurs années d'une température anormale et irrégulière (1885 et 1886 en particulier). La moyenne de la production par hectare, comprise jadis entre 35 et 15 hectolitres, s'abaissa plusieurs fois jusqu'à 12 et 11 seulement (3).

Depuis quelques années, les vignerons ont commencé à lutter vigoureusement contre les fléaux. Contre le mildew et l'oïdium, le sulfatage, contre le phylloxéra, l'immersion, et surtout le remplacement des ceps affaiblis par des plants américains plus résistants ont donné de très bons résultats; l'on peut espérer qu'avant longtemps, le vignoble français sera presque complètement reconstitué ; déjà certains départements comme l'Hérault ont regagné ce qu'ils avaient perdu. Malheureusement, la longue période de décadence a déjà produit ses fruits désastreux, les clients du vignoble français ont pris l'habitude d'acheter leurs vins dans des pays qui avaient moins souffert que le nôtre (Espagne-Italie). La lutte sera dure, mais il ne faut pas désespérer du résultat.

---

(1) Superficies plantées en vignes :

1875	2.246.963	hectares.
1888	1.843.000	—
1890	1.816.000	—
1891	1.764.000	—
1893	1.793.299	—

(2) Production des vins :

1875	82.727.000	hectolitres.
1889	23.224.000	—
1892	28.891.000	—
1893	50.069.770	—
Moyenne 1883-1892.	28.871.000	—

(3) Production moyenne par hectare :

1892	16	hectolitres.
1893	28	—

Étudions maintenant la répartition géographique des vignes, ou déterminons du moins les régions les plus riches à cet égard. Plus de 70 départements français nourrissent des ceps en plus ou moins grande quantité ; mais en somme la viticulture n'est une véritable industrie agricole que dans quelques régions privilégiées.

1° *La région méditerranéenne* est aujourd'hui encore la plus productive. On distingue trois groupes principaux : ceux du Languedoc, du Roussillon et de la Provence.

Le *Languedoc* a ses vins de l'Hérault et du Gard. Les terroirs et la nature des plants sont assez variés dans cette zone. Ici ce sont des raisins donnant les vins de consommation comme les crus de *Saint-Georges ;* là ce sont des vins de liqueur, les muscats de *Lunel* et de *Frontignan.*

On récolte, sous le nom de vins du *Roussillon*, de gros vins communs, forts en couleur, puis des muscats. Une partie des produits est aussi convertie en eaux-de-vie et alcools. *Narbonne*, *Banyuls*, *Lézignan*, sont les principaux centres.

La *Provence*, où la culture de la vigne s'est développée plus récemment que dans les zones précédentes, donne d'excellents muscats et différentes sortes de « vins cuits ». La Corse pourrait prendre un rang très honorable parmi les départements viticoles ; mais le travail du vigneron est un des plus pénibles, et l'on sait que même les cultures faciles sont peu en honneur dans cette île que la nature désignait pour être riche.

2° *La région du Sud-Ouest.* — Les vins du sud-ouest, dont les plus fameux sont ceux du Bordelais, sont produits par des terroirs très différents. Ici ce sont les plantations basses de *Palus*, de *Médoc* et d'*Entre-deux-Mers ;* là les collines et les coteaux des côtes de *Graves* portent des noms célèbres dans le commerce des vins fins. Les vignobles, quelles que soient leur altitude et la nature de leur sol, sont là tout près de l'Océan, mais sous une latitude et dans une exposition qui les préservent des brouillards et des excès d'humidité, pourvus de toute la chaleur nécessaire, à l'abri du plus grand nombre des gelées de printemps. Au reste les vignobles de la région du sud-ouest couvrent de plus ou moins grands espaces dans une douzaine de départements arrosés par la Garonne et ses affluents. Mais le Bordelais, qui renferme les crus les plus fameux, centralise une grande partie des récoltes de la région et en dirige le commerce.

Parmi les groupes viticoles secondaires de cette vaste région, on doit citer ceux de l'*Armagnac*, célèbre par ses eaux-de-vie, du *Périgord*, dont les vins blancs ont une certaine réputation.

Dans la zone de culture intense du pays bordelais il convient de distinguer d'abord le *Palus* et l'*Entre-deux-Mers* où les plantations en terrain plat, entre Garonne et Dordogne, fournissent seulement des vins ordinaires et de consommation courante, sauf le *Saint-Émilion.* C'est au *Médoc* que le groupe bordelais doit sa renommée universelle. Les crus de *Château-Laffitte*, de *Saint-Estèphe*, de *Saint-Julien*, de *Château-Margaux*,

sont les plus fameux. On cite à part les *Graves*, ainsi nommés des graviers de leur terroir; de là viennent les meilleurs vins blancs du sud-ouest, le *Sauterne* en particulier.

Entre la région viticole du sud-ouest et celle du centre et de l'ouest, les *Charentes* forment une transition naturelle. C'est dans ce pays que les ravages du phylloxéra ont amené le plus de ruines : dans le département de la Charente-Inférieure la maladie a tué plus de la moitié des vignobles. La production moyenne y tomba en dix ans de 2,300,000 hectolitres à 700 ou 800,000. On sait que la majeure partie des vins récoltés dans les Charentes est transformée en eaux-de-vie. La *Champagne* est la région comprise entre la Charente et la Seugne. La ville de *Cognac* a donné son nom aux meilleures eaux-de-vie du groupe charentais, et malheureusement à bien d'autres produits chimiques importés de l'étranger.

3° *La région du Centre et de l'Ouest.* — La région du centre et de l'ouest comprend un certain nombre de plantations disséminées dans les départements qu'arrosent la Loire et ses affluents, puis dans quelques cantons privilégiés du bassin de la Seine. Son extrême limite au nord est le Laonnais.

Les vignobles d'*Auvergne*, surtout de la Limagne, fournissent à la production nationale un appoint important de vins communs qu'on emploie à des coupages.

Mais le groupe le plus connu de cette vaste région est celui de la Loire moyenne, comprenant les vignobles de l'*Anjou*, de la *Touraine* et de l'*Orléanais*. Les vins de l'Anjou et de la Touraine, assez légers et d'une saveur agréable, sont consommés en nature ; ceux de l'Orléanais servent à la fabrication d'un vinaigre renommé.

On a fait une petite réputation aux vins des *coteaux d'Argenteuil* et *de Suresnes* dans les environs immédiats de Paris, mais la production des départements de la Seine et de Seine-et-Oise ne peut être citée que pour mémoire.

La limite occidentale de la culture de la vigne dans cette région est la Basse-Loire et même le Morbihan, où les raisins ont quelque peine à mûrir.

4° *Région de l'Est.* — Entre la région du midi et celle de l'est, la transition est formée par le groupe des vignobles de la vallée du Rhône.

Au sud, dans les départements du Gard et de Vaucluse, des vignobles disposés en coteaux sont devenus célèbres ; ce sont ceux de *Sorgues*, *Sérignan*, *Tavel*, *Roquemaure* et *Bagnols*. Là, le phylloxéra porta ses premiers coups et dépeupla des milliers d'hectares avant qu'on prît des dispositions pour le combattre. Les précieux plants de l'*Hermitage* (Drôme) ont été aussi cruellement ravagés ; la *Côte-Saint-André*, dans l'Isère, la *Côte-Rôtie*, dans le Rhône, n'ont pas davantage échappé au fléau.

Le *groupe bourguignon* comprend, d'une manière générale, les cinq départements de Saône-et-Loire, du Rhône, de la Côte-d'Or, de l'Yonne et de l'Aube. Avant l'attaque du phylloxéra et d'autres maladies, la Bourgogne possédait près de 180,000 hectares de vignes donnant une moyenne de plus de 3 millions d'hectolitres de vin.

La palme de la qualité appartient aux pays que la nomenclature viticole comprend sous la désignation médiocrement exacte de *Haute-Bourgogne*, c'est-à-dire aux départements du Rhône, de Saône-et-Loire et de la Côte-d'Or. Cette première zone renferme un grand nombre de crus célèbres répartis entre le *Mâconnais*, le *Beaujolais* et la *Côte-d'Or*. Les plantations sont faites sur les bordures des plateaux ou sur les flancs des collines jusque vers une altitude de 300 mètres. Les meilleurs vignobles sont ceux qu'on a établis à mi-côte. On cite surtout ceux des pays de *Beaune* et de *Nuits*, les *Pomard*, les *Chambertin*, les *Clos-Vougeot*, du *Mâconnais* avec *Moulin-à-Vent* ; les vins du *Beaujolais* ont moins de réputation.

Les vins de *Basse-Bourgogne* sont loin de valoir ceux du groupe précédent ; ils rappellent déjà par leur goût, tantôt les produits de l'Auvergne, tantôt ceux de l'Orléanais. Il en est pourtant d'assez estimés dans l'*Auxerrois*, et le vin blanc de *Chablis* jouit d'une certaine faveur. En tout cas les vignobles bas-bourguignons forment un appoint important de la production nationale : la culture y est intense et très perfectionnée.

Mais si la Bourgogne dispute au Bordelais la palme de la viticulture savante, déjà les récoltes y sont moins assurées que dans le midi et le sud-ouest. Les rigueurs tardives de mars et d'avril y déciment quelquefois les bourgeons. Les chauds étés y préparent en revanche des raisins excellents ; mais, en dehors des maladies, du seul fait de la température, il arrive souvent au vigneron de ne point couvrir ses frais de culture. Le danger est grand surtout pour les vignobles de la plaine ou des plateaux moyens ; en Bourgogne comme en Lorraine les *fonds* ont mauvaise réputation ; on leur préfère les coteaux moyens, mieux exposés et moins souvent ravagés par les sautes de température du printemps.

Au groupe bourguignon on rattache les vignobles de la bordure occidentale du plateau de Franche-Comté. Sous le nom de *vins du Jura* sont compris quelques crus assez estimés comme ceux d'*Arbois* et de *Poligny*. Les conditions de la culture y sont déjà moins bonnes ; les anomalies thermométriques y exercent plus souvent leurs ravages vers le printemps.

Les vignobles de *Lorraine* sont plus rudement encore exposés à ces aventures. Ils donnent d'abondants et d'excellents produits si l'on passe sans encombre les redoutables nuits d'avril et même du commencement de mai. En somme on y obtient une belle récolte moyenne tous les dix ans à peine. Ajoutons que l'industrie paraît être sur le point de remédier à ces inconvénients en couvrant les vignobles de nuages artificiels pendant les heures de gelée nocturne. Mais ce sont encore là de gros frais ajoutés à la culture dans un pays où le vin se vend difficilement à cause de la concurrence des vignobles plus favorisés du midi de la France et de l'Italie.

Dans les vallées de la Marne, de la Mayenne et de l'Aisne enfin, sur les coteaux crayeux ou jurassiques d'Épernay et de Reims se récolte le vin

blanc qui, travaillé par les habiles vignerons du pays, a conquis une renommée universelle sous le nom de vin de *Champagne*. Moins exposée aux gelées tardives que le plateau lorrain, la plaine champenoise souffre souvent de l'absence de pluies. Le phylloxéra enfin, contre lequel les habitants n'ont pu se décider à prendre à temps des mesures énergiques, risque de faire beaucoup de mal au vignoble champenois.

Résumé. — La viticulture française a été saisie en pleine prospérité, en plein développement, par un fléau redoutable contre lequel la science n'a trouvé jusqu'ici que des palliatifs. Mais déjà depuis dix ans les progrès du phylloxéra ont été arrêtés en ce sens qu'on a sauvé ou prolongé l'existence de quelques vignobles, puis surtout replanté des espaces ravagés et créé de nouveaux champs. Au cours de la lutte, des pays voisins, que la maladie visite d'ailleurs à leur tour, ont pris sur les grands marchés de l'Europe la place laissée vacante par la diminution de nos récoltes. L'Italie devenait au moins notre égale avec une production de 35 millions d'hectolitres, l'Espagne se rapprochait de nous et passait en dix ans de 18 à 25 millions. Les États-Unis, les républiques de l'Amérique du Sud, l'Australie avaient une tendance d'autant plus marquée à devenir pays viticoles, une partie de nos grands crus étant soit détruits, soit discrédités par la crise que nous traversions. Mais ni la viticulture ni la fabrication des vins ne s'apprennent en peu de temps. Nos vignerons réussiront sans doute à reconquérir les terrains perdus en France et à en conquérir rapidement de nouveaux en Algérie et en Tunisie. Il y a trente ans on annonçait déjà que notre pays serait à jamais ruiné par l'oïdium ; le prix du vin avait doublé en peu d'années. La persévérance des vignerons triompha une première fois. Et n'est-ce pas aujourd'hui avoir remporté une victoire considérable que d'avoir enrayé la marche ascendante du nouveau fléau ? A coup sûr les nouveaux plants que nous avons été obligés d'emprunter à l'étranger pour combler les vides de nos vignobles ne vaudront pas tout d'abord les anciens. Mais la terre et le climat de France modifieront ces nouveaux venus avec le temps. On sait quels médiocres vins donnent sous le ciel d'Amérique des pieds de vigne importés des meilleurs vignobles de France : l'acclimatation a été incomplète. Nous avons deux des trois éléments, ciel, sol et plante, qui font un beau vignoble. Ils modifieront bien le troisième (1).

L'olivier. — L'olivier ne réussit bien que dans nos départements du midi méditerranéen, jusqu'à une médiocre altitude de 300 à 400 mètres. Il lui faut un ciel serein, une forte chaleur, un sol qui ne conserve point

(1) Production des vins dans les principaux départements viticulteurs en 1893 (Excellente récolte) :

Région Méditerranéenne.

Hérault	7.188.000 hectol.	Bouches-du-Rhône.	1.210.000 hectol.
Gard	2.016.000 —	Var	621.000 —
Aude	4.415.000 —	Corse : environ	300.000 —
Pyrénées-Orientales.	1.482.000 —		

longtemps l'humidité. La Corse pourrait développer prodigieusement les plantations de ce précieux arbre, qui vient presque sans soins dans ses terrains secs et pierreux.

C'est la *Provence* et le comté de *Nice* qui renferment le plus grand nombre de nos oliviers. Au reste ces arbres, comme les pommiers, les poiriers, etc., n'occupent point exclusivement le sol qui les nourrit ; ils sont associés à plusieurs autres cultures. Aussi ne faut-il pas considérer comme improductifs en autres fruits ou légumes les 110,000 hectares que la statistique assigne à l'olivier. Mais cet arbre donne déjà à lui seul un riche produit ; la récolte moyenne de 1 million et demi de quintaux vaut environ 30 millions de francs (1).

Les olives sont en partie consommées fraîches, en partie conservées ou converties en huiles. Il va sans dire que la France ne peut suffire à sa consommation d'olives et d'huiles ; elle est tributaire de l'Italie, de l'Espagne et du Levant. Mais c'est là un tribut dont l'Algérie et la Tunisie travaillent de mieux en mieux à nous affranchir (2).

Autres cultures arborescentes. — Il est d'autres cultures arborescentes qui contribuent aussi à l'alimentation. A vrai dire la classification de nos cultures en cultures alimentaires, arborescentes et industrielles, n'est point rigoureusement scientifique, mais elle est commode pour montrer le lien qui attache l'homme à la terre, les rapports entre la géographie physique et la géographie économique. Aussi l'avons-nous conservée.

Le *châtaignier* produit un fruit très nourrissant qui donne aux campagnards la subsistance à bon compte, aux habitants des villes un mets très apprécié. Tantôt on va recueillir la châtaigne dans de véritables forêts des régions de montagne ; tantôt on a développé des plantations exclusivement composées de ces arbres et qu'on appelle *châtaigneraies*. Il est donc très difficile d'apprécier exactement la surface des terres consacrées à cette culture d'un genre élémentaire.

Les évaluations varient entre 450 et 500,000 hectares. En tout cas la production s'est accrue depuis le commencement du siècle ; on l'estime à 5 millions de quintaux valant près de 50 millions de francs.

Le domaine géographique du châtaignier en France est très vaste. Peu

---

Région du Sud-Ouest.

Gironde	4.928.000 hectol.	Basses-Pyrénées	563.000 hectol.
Gers	2.003.000 —	Tarn-et-Garonne	566.000 —
Landes	793.000 —	Charente-Inférieure	911.000 —
Lot-et-Garonne	608.000 —	Charente	185.000 —
Haute-Garonne	595.000 —		

Groupe Bourguignon.

Saône-et-Loire	781.000 hectol.	Yonne	1.314.000 hectol.
Côte-d'Or	623.000 —		

(1) Récolte d'olives en 1892 : 1.220.673 quintaux valant 25.908.484 francs.
(2) Production des olives en Italie : 2.700.000 hectolitres d'huile.

sensible au froid, cet arbre peuple nombre de forêts des Alpes, des Pyrénées et du Massif Central. Les marrons du Vivarais ont une grande réputation. Le châtaignier se plaît en Provence, sous le climat méditerranéen, et aussi dans le Limousin et le Périgord, qui reçoivent les ondées venues de l'Océan. La plaine ou les médiocres coteaux lui conviennent comme la montagne ; les châtaigneraies abondent dans le Maine et l'Anjou.

Le *noyer*, moins rustique et résistant, est pourtant répandu aussi dans un grand nombre de régions diverses. Toutefois on ne le trouve point en agglomérations importantes dans la zone de climat méditerranéen, l'humidité y étant insuffisante ; c'est vers l'Ardèche et la Drôme qu'il commence à être largement cultivé. Son domaine de prédilection est le sud-ouest, le Périgord, la Saintonge et le Moyen-Limousin.

Les *truffes* ne sont pas, à proprement parler, le produit d'une culture. Elles sont recueillies dans le sol qui avoisine une variété de chênes : la nature du sol, la température et même le degré de transparence de l'atmosphère, ont une grande influence sur la production des truffes. En étudiant toutes ces conditions on a pu planter, avec des chances régulières de succès, des chênes-truffiers. Les truffes les plus renommées sont celles du *Périgord* et de *Vaucluse* ; le *Quercy* et le *Dauphiné* en produisent aussi une notable quantité.

Les fruits. — Les arbres fruitiers sont cultivés à peu près dans toutes les parties de la France. Il n'est, à vrai dire, que deux cultures de ce genre qui soient absolument caractéristiques et qui exigent des conditions très particulières de climat : ce sont celles de l'oranger et du citronnier. Pourtant les autres obéissent encore, quoique à un moindre degré, aux lois de distribution géographique de la flore. On voit partout, ou presque partout, dans notre pays, des pruniers, des pêchers, des pommiers. Mais cette universalité de production des fruits s'achète au prix de précautions dispendieuses. Or la culture des arbres fruitiers, culture très importante et très lucrative, n'est pas encore chez nous ce qu'elle devrait être, faute d'études suffisantes. Nos voisins d'Allemagne l'ont grandement perfectionnée depuis vingt ans et réformée suivant les lois de la géologie et du climat. Notre pays, qui possède une merveilleuse faculté d'adaptation et d'acclimatation des cultures dont on tirerait un réel parti avec un peu de science et d'esprit d'observation, ne doit pas se laisser devancer dans cette voie.

Les *orangers* et les *citronniers* ne trouvent une température favorable que dans les cantons les plus chauds et les plus secs de la Provence et du comté de Nice. Ce sont par excellence des arbres de la zone méditerranéenne : dans le reste de la France on les conserve l'hiver en serre chaude. Si quelques cantons privilégiés de l'ouest se parent de cette végétation méridionale en pleine terre, jamais du moins on n'y recueille de fruits. Déjà le département du Var et les environs de Nice marquent la limite extrême de la zone productive des orangers et des citronniers. L'Espagne, l'Italie, l'Algérie envoient sur nos marchés la majeure partie des citrons et des oranges que l'on consomme en France.

En revanche les *pommiers* rencontrent chez nous des conditions très favorables. Ce sont d'ailleurs des arbres assez robustes et rustiques, du moins ceux qui donnent les fruits à cidres. Cependant il faut au pommier un sol assez riche, et surtout un climat égal. S'il vit sous le ciel chaud de nos départements baignés par la Méditerranée et y supporte des étés peu ou point humides, la qualité des fruits qu'il y donne est souvent médiocre. Il a surtout besoin d'une humidité assez considérable et répartie sur presque toute l'année. L'égalité de température lui est non moins nécessaire; la maturité de la pomme semble exiger une chaleur continue et progressive. C'est pourquoi dans les pays de France les plus éloignés de la mer les récoltes de pommes sont souvent compromises. Nous ne parlons pas des cultures isolées et de petite étendue auxquelles les particuliers peuvent consacrer beaucoup de soins et de frais. Ce sont là des faits exceptionnels dont on ne peut tirer aucune conclusion sur l'état de l'agriculture, sur l'aptitude productive d'un pays, sauf pour admirer la faculté d'acclimatation, la souplesse de notre sol et de notre climat.

Cette culture s'est beaucoup développée depuis que les vignobles ont été réduits par la maladie : en effet le cidre tend à remplacer le vin dans plusieurs de nos départements où l'usage en était jusqu'ici fort restreint. Il est difficile toutefois d'évaluer l'étendue exacte des plantations de pommiers, car presque toujours cet arbre se dresse dans des prairies ou dans des champs consacrés en même temps à d'autres cultures. Ailleurs il occupe la bordure des routes, les talus des prés, etc... Mais l'indice certain de la progression est l'accroissement rapide de la fabrication des cidres. Il y a vingt ans, la moyenne annuelle n'était pas supérieure à 5 ou 6 millions d'hectolitres : depuis 1880 elle est de 13 millions; et quelques années exceptionnelles, comme 1885 et 1893, ont fourni un produit de 20 à 30 millions (1). On remarquera, à titre d'indice des influences du climat sur les cultures, que les années d'abondante récolte des pommes sont rarement favorables aux vendanges et réciproquement. Non seulement chacune des deux cultures a ses régions privilégiées, mais dans l'ensemble de la région française chacune préfère une allure différente de la température annuelle.

Le département le plus favorisé est celui d'Ille-et-Vilaine, où la production est toujours supérieure à 2 millions d'hectolitres et peut aller jusqu'à 3,500,000. Viennent ensuite le Calvados, l'Orne, la Manche et la Seine-Inférieure. La France suffit largement à sa consommation de cidre ; elle en exporte même quelque peu dans les pays maritimes voisins de la Normandie et de la Bretagne.

Les pommes, d'espèces très différentes, sont aussi consommées comme fruits sur toutes les tables, pauvres ou riches, dans les villes comme dans les campagnes. Paris s'alimente un peu dans toutes les régions environnantes.

---

(1) Moyenne des dix années 1882 à 1892 : 13.000.000 d'hectolitres :

1892.....	15.141.000 hectolitres.	
1893.....	31.609.000 —	(année exceptionnelle).

Dans les chiffres de la production du cidre que nous venons de citer sont compris ceux de la production des *poirés* ou cidres de poires. Le *poirier* est cultivé à peu près dans les mêmes zones que le pommier et pour les mêmes usages. La statistique agricole n'a pas encore déterminé avec une précision suffisante la distribution géographique de cette culture.

Les *pêchers* et les *abricotiers* représentent une tout autre catégorie d'arbres fruitiers. Ils se plaisent et sont assurés d'une production régulière sous le climat du midi de la France méditerranéenne et océanique; c'est de là que leurs fruits nous arrivent au début de la saison chaude, à titre de primeurs. Dans le centre la récolte est plus tardive, mais généralement assurée, les gelées de printemps ne compromettant point la première évolution du fruit. Les provinces maritimes, où la chaleur de la fin du printemps et de l'été est encore moins accentuée, donnent aussi un produit constant, mais les fruits sont en général moins savoureux que dans les départements situés sous une même latitude, mais plus loin de la mer. Il faut en effet à ces fruits une active maturation, une chaleur assez vive pendant les dernières semaines de leur développement. On ne s'étonnera donc pas de les voir prospérer sur les plateaux de la France orientale, en Bourgogne et en Lorraine; mais là le danger est un retour offensif des gelées du printemps. Les principales régions de production des abricots sont : la Provence, les parties basses du Dauphiné, le Lyonnais, la basse et la moyenne Guyenne, le Bourbonnais et la basse Auvergne. Les pêches sont produites sur presque toute l'étendue du Languedoc, de la Guyenne, de la Provence et du Dauphiné, sauf les points d'une excessive altitude. Le Périgord mérite à cet égard une mention particulière, ainsi que la vallée de la Saône dans sa partie inférieure. Les pêches de Montreuil, près Paris, sont aussi fort estimées.

Les *pruniers* n'ont pas de zone de production bien déterminée. Pourtant leur culture est particulièrement favorisée dans le sud-ouest, en Guyenne, et surtout dans l'Agénois. La Provence fournit aussi son contingent. Mais une espèce de prunes, les *mirabelles*, semble réussir en Lorraine mieux que partout ailleurs; c'est une des richesses du pays de Metz. Au reste la région agricole des plateaux du nord-est, avec ses chauds étés, se prête aussi à la culture des autres variétés de pruniers, reine-claudiers et pruniers à « quetsches ».

Les *fraises*, dont la période de développement est très courte, trouvent dans un grand nombre de régions les conditions qui leur conviennent. On doit pourtant citer à part la Bretagne dont quelques districts ont fait de la culture des fraises une véritable industrie et contribuent beaucoup à l'alimentation de la capitale.

Les *cerises*, qui n'exigent aussi que des chaleurs printanières pour parvenir à maturité, se plient aux climats les plus divers de la France. On les récolte aussi bien dans nos départements du nord que dans ceux du midi, sur le littoral de la Manche et sur le plateau lorrain, comme en Alsace, pour la fabrication du kirsch.

Quelques cultures fruitières moins importantes que les précédentes, celles des *figues*, des *amandes* et des *noisettes*, forment aussi un appoint à la consommation. Le figuier, dont la patrie est dans les pays de la Méditerranée orientale, s'accommode chez nous du climat de la Provence et du comté de Nice. L'amandier réussit beaucoup mieux dans le Languedoc et prospère sur un tiers environ du territoire français. Les noisettes sont surtout récoltées dans nos provinces du sud-est et du sud-ouest, mais donnent encore un produit appréciable dans toutes les régions boisées.

Ajoutons enfin à cette nomenclature très sommaire des fruits que produit notre sol, les *raisins de table*. Les grappes consacrées à cet usage proviennent des cultures en treilles fort répandues dans les jardins de toutes les régions viticoles, mais surtout aux environs des grandes villes. Les départements du midi en fournissent beaucoup à titre de primeurs. Mais il est peu de raisins qui égalent en réputation les chasselas de Fontainebleau cultivés dans bien des pays de l'Ile-de-France.

En résumé, on ne saurait estimer avec une approximation suffisante la valeur de nos cultures fruitières. Elles sont disséminées dans des zones de climats différents, développées d'une manière fort irrégulière, trop souvent au hasard, sans méthode ou même au mépris de la science agricole. La science agronomique devra porter aussi de ce côté ses efforts pour convertir le campagnard à des procédés de plus en plus rationnels. Mais là encore la fatalité géographique indiquera les lois de la nature à mesure que la multiplication et le bon marché des moyens de transport rendront à chaque région de production normale son ancienne suprématie.

Les statistiques évaluent généralement le produit annuel de nos arbres fruitiers à 110 millions de francs ; l'exportation, en 1892, a été estimée à 16.500.000 francs. Mais on a tout lieu de croire que ces chiffres ne sont pas d'une parfaite exactitude.

§ IV. — Les cultures industrielles.

Les principales cultures industrielles de la France sont celles de la betterave, du chanvre, du lin, du mûrier, du tabac. Observons toujours que cette classification n'est point d'un caractère tout à fait scientifique. En somme presque toutes les cultures alimentaires, et d'une manière générale toutes les productions végétales sont, à quelque degré, des objets d'industrie. Prenons un exemple. La pomme de terre, fournissant à l'industrie beaucoup d'alcool, est une plante de culture industrielle au même titre que la betterave. L'emploi des fruits les plus divers par les distillateurs pourrait valoir aux plantations d'arbres fruitiers la qualification de cultures industrielles. Réciproquement la betterave, par le sucre, est alimentaire au premier chef.

La betterave. — Après la pomme de terre, c'est la betterave dont la

culture a fait les plus rapides progrès sur notre territoire dans le courant de ce siècle (1).

La *betterave* veut un climat de chaleur moyenne, humide, et une terre assez riche. Il convient toutefois de distinguer les deux espèces de betterave, la betterave à sucre, dont les progrès ont été les plus remarquables, la betterave fourragère, d'une culture beaucoup plus facile. Ainsi la distribution géographique de la première est la seule caractéristique ; l'autre est commune à tous les pays d'élevage. Au reste les deux espèces se partagent à peu près également les territoires à betteraves. Ces territoires sont surtout importants dans nos provinces de Flandre, d'Artois et de Picardie : sol riche et bien soigné, pluies abondantes, toutes les conditions de prospérité s'y trouvent réunies. Sur 150 millions de quintaux métriques récoltés dans une bonne année moyenne et valant environ 350 millions de francs, les cinq départements du Nord, du Pas-de-Calais, de l'Aisne, de la Somme et de l'Oise fournissent largement la moitié.

Les deux départements qui ont la part prépondérante sont l'Aisne, et le Nord (2).

Malgré ces progrès rapides, la France n'est que le deuxième pays producteur de betteraves. Il convient d'observer qu'elle possède nombre de colonies riches en canne à sucre. L'Allemagne la devance à tous égards et fabrique plus de sucre et aussi plus d'alcool tiré de la distillation des betteraves (3). Il est vrai que les encouragements donnés à cette industrie agricole et les remarquables progrès de l'agronomie française nous permettent déjà de mieux lutter contre la concurrence étrangère.

Quant à la betterave fourragère, non seulement elle donne pour le bétail une nourriture saine et abondante, mais, grâce aux facilités d'engrais du sol qu'elle procure, elle exerce une grande influence sur la production des céréales. C'est une culture qui exige une terre riche et lui emprunte beaucoup d'éléments nutritifs, mais permet aussi de les lui restituer en engrais. Il suffit, pour le comprendre, de comparer les cartes statistiques de la production des blés et des betteraves ; on constatera qu'il y a coïncidence générale des deux richesses, et en particulier le fait est frappant pour nos départements de la Flandre et de l'Artois.

Plantes textiles. — Les *plantes textiles*, *lin* et *chanvre*, occupent une surface de plus en plus restreinte. Ce n'est pas que notre sol se prête mal

---

(1) Progrès de la culture des betteraves :

1830.....	45 à 50.000	hectares.	
1862.....	136.000	—	
1876.....	400.000	—	
1883.....	520.000	—	
1892.....	615.000	—	dont 253.600 pour la betterave à sucre.

(2) *Aisne*..... 65.700 hectares donnant 15.790.000 quintaux métriques.
Nord..... 47.000 — — 13.976.000 — —

(3) Allemagne (1892)... 320.000.000 quintaux métriques de betteraves.
Autriche-Hongrie... 126.000.000 — — —

à leur culture. Mais leur consommation a beaucoup diminué depuis que certaines industries, la fabrication des toiles à voile et des cordages en particulier, sont en décadence. En outre, le commerce étranger en importe à très bon compte, rendant toute concurrence impossible : nos cultivateurs aiment mieux donner au sol un emploi plus lucratif.

C'est qu'en effet le chanvre exige une terre naturellement riche, et en outre des frais de fumure et d'engrais. Comme sa période de maturation comprend tout au plus quatre mois, cette plante peut s'accommoder à divers climats. Semée au printemps, elle prospère à la fois sous l'influence des chaleurs tempérées et molles de l'ouest et sous le soleil plus cru et plus vif des départements éloignés de la mer. La zone méditerranéenne lui est seule interdite, à cause de la sécheresse de ses mois d'été et de la maigreur de son terroir. Maine, Touraine, Basse-Bretagne, Anjou, Poitou et Saintonge, voilà le domaine de prédilection du chanvre. Les provinces les plus favorisées sont ensuite la Bourgogne et la Lorraine, puis la Guyenne.

La diminution de la superficie consacrée à la culture du chanvre est très marquée depuis le commencement du siècle (1). La production est légèrement supérieure à 450 000 quintaux valant 28 millions de francs. Nous sommes obligés d'importer, particulièrement de Russie, une grande quantité de filasses (2). Il y a d'ailleurs partout tendance à restreindre l'emploi des filaments de cette plante jadis si estimée.

On lui préfère pour plusieurs usages les produits du *lin*, très supérieurs en finesse. Le lin a besoin des mêmes conditions que le chanvre, d'une terre riche et bien trempée d'humidité. Il s'accommode moins aux brusqueries de température de nos provinces de l'est : pas plus que le chanvre il ne peut prospérer dans notre zone de climat méditerranéen. La Flandre, l'Artois et la Picardie produisent les meilleurs lins; mais la Bretagne, la Vendée et la Guyenne fournissent aussi un appoint considérable. Malgré tout, la décadence de la culture du lin est marquée. Il y a trente-cinq ans cette plante occupait environ 100 000 hectares produisant plus de 600000 quintaux; maintenant superficie et récolte sont réduites de plus de la moitié (3). La Russie supplée aussi à notre insuffisance; nous importons même un peu plus de lin que nous n'en récoltons.

---

(1) Superficie cultivée en chanvre :

Vers 1840	180.000	hectares.
— 1850	120.000	—
— 1880	70.000	—
— 1891	51.000	—
— 1892	44.600	—

(2) Importation du chanvre en France (1892) :

De Russie : 212.000 quintaux métriques valant 13.000.000 fr.

(3) Culture du lin :

1890	32.174	hectares produisant	391.500	quintaux métriques.
1892	27.137	— —	331.600	— —

Mûrier. — Nous avons vu quelles conditions géographiques sont nécessaires au *mûrier;* c'est un arbre méridional par excellence qui fournit la nourriture du *ver à soie.* Les mûriers sont plantés en grand nombre dans nos départements de la vallée du Rhône inférieur, Gard, Vaucluse, Ardèche, Drôme, Isère, et dans celui du Rhône. Mais ces plantations ne sont pas assez développées pour nous permettre de repousser le tribut des soies étrangères. Nous verrons que notre industrie de la soie est beaucoup plus intense qu'on ne pourrait l'attendre du nombre médiocre de mûriers que nourrit notre France méridionale.

Une loi récente en prescrivant l'attribution de primes à la sériciculture a encouragé les planteurs de mûriers.

Tabac. — Le *tabac* est une des plantes qui s'acclimatent le plus aisément dans des régions diverses et sur des sols de valeurs différentes. Ajoutons que la qualité et le goût des feuilles varient beaucoup suivant le terroir et le climat, et que la France, malgré la multiplicité de ses zones climatiques et de ses terrains, ne peut satisfaire aux caprices infinis de cette consommation de luxe. Aux tabacs français la régie doit ajouter, pour fabriquer les nombreux produits recherchés des fumeurs, les feuilles nées sous le soleil du Levant, dans les Antilles et ailleurs. Du reste l'existence d'un monopole d'État amène nécessairement une limitation de la culture nationale du tabac. On ne peut élever cette précieuse plante sans une autorisation du gouvernement, sauf le cas où l'on destine à l'exportation les produits de sa culture; mais en France l'État a seul droit d'achat et de vente.

Aussi les permis de culture n'ont-ils été accordés qu'en nombre assez restreint, généralement dans les départements voisins de nos grandes manufactures de tabacs. C'est dans la zone du sud-ouest, en Guyenne, que les plantations de tabac sont le plus développées, puis en Flandre et en Artois, enfin en Lorraine, Provence, Savoie et Bretagne (Ille-et-Vilaine). La surface cultivée, qui a souvent varié au gré des nécessités de la consommation et aussi des oscillations du marché international, paraît s'être fixée, depuis quelques années, aux environs de 15 400 hectares produisant de 225 à 230000 quintaux d'une valeur de 20 millions de francs.

En somme la culture du tabac a chez nous une répartition factice, fiscale, dépendant des besoins du trésor public et des conditions du commerce, nullement des lois de la géographie. Au reste comment une plante si souple à l'acclimatation pourrait-elle avoir un domaine bien désigné?

Houblon. — Le *houblon* est la ressource des pays où la vigne et les fruits à cidre ne rencontrent pas régulièrement des conditions climatiques favorables. Mais l'usage de la bière, boisson à bon marché et aussi objet d'une consommation de luxe, se développant chaque jour, les houblonnières sont devenues de plus en plus nombreuses ; elles le seraient davantage si d'une part nos fabricants de bières se mettaient tous mieux au courant des procédés perfectionnés et économiques

de fabrication, si d'autre part les consommateurs encourageaient cette transformation en renonçant à leur engouement pour les produits étrangers.

Nos meilleures houblonnières sont celles de Bourgogne et de Lorraine; on sait que l'Alsace en possède un grand nombre. Vient ensuite la Flandre.

Au reste la plantation varie d'intensité suivant les demandes du commerce, l'état des brasseries; et en outre les variations du produit pour une même surface sont fort sensibles. D'une manière générale on peut dire que la culture du houblon s'est développée chez nous depuis cinquante ans. La progression était constante de 1850 à 1870; entre ces deux dates elle s'était élevée de 1 500 à plus de 5 000 hectares plantés. La perte de l'Alsace a amené une diminution importante (1).

Plantes tinctoriales. — Les plantes tinctoriales, garance, gaude, pastel et safran, occupent aujourd'hui une superficie peu importante. La concurrence irrésistible des produits chimiques dérivés de la houille et d'autres corps a tué ces cultures, qui faisaient tout récemment encore la fortune de quelques-uns de nos départements.

Le *pastel* n'est presque plus cultivé, sauf dans le Gers; on a remplacé avec avantage la couleur bleue que donne ce végétal. La *gaude* tient encore quelque place dans les champs du Doubs et de l'Hérault et fournit une teinture jaune assez particulière.

Mais les deux grandes cultures que la transformation industrielle a presque détruites sont celles de la *garance* et du *safran* (crocus). Notre département de Vaucluse a été cruellement éprouvé le jour où la chimie a dépossédé ces deux plantes tinctoriales de leur importance commerciale. La culture de la garance en particulier était une de nos plus anciennes industries agricoles, développée grâce à la féconde initiative d'Ollivier de Serres.

Plantes oléagineuses. — Les plantes oléagineuses, dont les graines sont employées à la fabrication des huiles, sont surtout cultivées dans nos pays humides, tempérés, riches de terroir du nord et du nord-ouest. Mais, d'une part, l'étranger importe ces graines en grande quantité et à bon compte sur nos marchés, et d'autre part, la consommation des huiles végétales d'éclairage diminue devant les progrès de l'huile minérale ou pétrole, du gaz et d'autres produits donnant la lumière à bon marché.

Nous avons déjà constaté combien les cultures de *lin* et de *chanvre* s'étaient réduites sur notre territoire à la suite de ces révolutions industrielles et commerciales. Les graines comme les fibres de ces deux plantes ont perdu beaucoup de leur utilité et de leur valeur.

Le *colza*, l'*œillette*, et la *navette* ont partagé le même sort. Le colza occupait vers 1874 près de 170 000 hectares; on ne lui en réserve plus maintenant que 60 000 environ. Les surfaces ensemencées en autres

---

(1) Houblon (1892) :

2.724 hectares produisant 35.823 quintaux valant 8.000,000 fr.

graines oléagineuses se sont réduites, pendant la même période, de 50 000 à 25 000 hectares environ. Nous récoltions en 1840 près de 2 300 000 hectolitres de graines de colza : les dernières récoltes ont rarement dépassé le chiffre de 1 million.

Des deux causes de décadence que nous avons indiquées ci-dessus, la concurrence étrangère semble encore être la plus grave; car depuis dix ans nous avons toujours importé des graines oléagineuses pour une valeur annuelle d'environ 155 millions de francs. Il ne faut pas oublier d'autre part que les terres enlevées à la culture de ces graines sont parmi les plus riches et nourrissent, depuis ce jour, des plantes donnant un meilleur revenu. Ce n'est donc pas une perte pure et simple, et tel qui voudrait revenir à l'ancien état de choses, dont il déplore la fin, oublie que pour rendre leur place au lin et au colza, il faudrait souvent exproprier des blés ou des betteraves.

Résumé. — En résumé, notre sol se prête merveilleusement aux cultures les plus variées. Mais cette souplesse d'acclimatation des plantes risque de donner aux cultivateurs de nos pays plus aisément qu'à d'autres l'illusion que la terre de France a besoin de moins de ménagements et exige de celui qui l'exploite moins d'études approfondies. Il n'en est rien. Si cette indulgence naturelle de notre sol a encouragé des cultures hasardeuses et amené une dispersion regrettable des efforts si précieux des habitants de la campagne, il est temps de réagir. Certes l'application des méthodes scientifiques est plus difficile en raison même de la variété d'aptitudes de nos régions naturelles, qui ne sont point nettement tranchées comme ailleurs ; mais elle est aussi plus méritoire. Déjà l'agronomie a beaucoup amélioré nos cultures de céréales ; il semble que jusqu'ici l'exploitation des forêts et surtout celle des arbres fruitiers n'ont pas attiré aussi vivement les efforts de la science agricole. Du moins les progrès accomplis dans les stations d'études n'ont pas encore assez largement profité à nos classes laborieuses. Il faut espérer que la sollicitude des hommes de science et la sincère confiance de ceux qui cultivent de leurs mains sauront remédier au mal et nous donner là encore un rang meilleur. Mais on se tromperait en croyant que la géologie et la chimie seules nous donneront la solution du problème ; il sera nécessaire d'y joindre les considérations tirées d'une bonne étude des climats.

CHAPITRE III

PRODUCTIONS ANIMALES, ÉLEVAGE, PÊCHES ET PÊCHERIES

Prairies et pâturages. — La France est un pays de grand élevage, et la nature l'y prédestinait. Si ses éleveurs n'ont pas encore poussé aussi loin que ceux de la Grande-Bretagne l'art de donner à chaque race des soins appropriés, la science de conserver purs les meilleurs types d'animaux, d'imaginer d'heureux croisements, aucun obstacle naturel ne les empêche, à coup sûr, de regagner le temps perdu.

Notre pays reçoit assez de pluies, est assez bien arrosé pour se revêtir presque partout de riches prairies. Point de vastes plateaux comme ceux du centre de l'Espagne, où sévissent tour à tour le froid et la sécheresse, où la santé des animaux est souvent menacée comme leur alimentation. Somme toute, il est peu de parcelles de notre territoire qui ne puissent nourrir du bétail.

La richesse moyenne du sol est une première condition favorable. Les étendues où la roche se montre à nu et ne porte pas la moindre parcelle de terre végétale sont rares, sauf dans notre zone alpestre et dans quelques parties du Massif Central. A cet égard c'est la France du sud-est, couverte des ramifications des Alpes de Provence, qui est le moins favorisée ; il en est de même de la Corse. Les sables des *Landes*, les terres ingrates de la *Champagne Pouilleuse* forment des exceptions au milieu de pays généralement riches.

Les régions d'un relief excessif, vraiment inaccessibles à cause de leur altitude, ne sont ni nombreuses ni fort développées en étendue. Le cas ne se rencontre guère que dans les Alpes, les Pyrénées et les Cévennes.

C'est encore dans la France du sud-est que les conditions climatiques sont le moins favorables à une luxuriante végétation de prairies. Au nord, à l'ouest, au sud-ouest et au centre, les pluies suffisent à entretenir dans le sol une bonne moyenne d'humidité.

L'ensemble du système des eaux courantes qu'on peut employer à l'irrigation donne lieu à des considérations du même genre. C'est le réseau hydrographique du Rhône, exception faite du fleuve lui-même, de ses affluents vraiment alpestres et du groupe de la Saône, qui est le moins constant. Que de rivières indigentes en été laissent sécher les terres à peu de distance de leur lit, mais les ravagent au loin à la suite de quelque orage ! Que dire des torrents languedociens descendus des Cévennes,

ravageurs pendant quelques jours de l'année, taris quand il faudrait tempérer les ardeurs du soleil ?

Le groupe que résume la Garonne présente, à un moindre degré, les mêmes inconvénients, comme aussi l'Adour. Certes le réseau des affluents y est déjà mieux ramifié. Mais ce sont encore des rivières bien inconstantes que le Tarn et le Lot, de pauvres ruisseaux que la Save, la Gimone, le Gers et la Baïse !

La Loire, non par elle-même, mais par l'ensemble de ses tributaires, rend déjà de meilleurs et de plus constants services. La Seine et son merveilleux cortège d'affluents presque tous réguliers, en tout cas jamais à sec, les fleuves côtiers de Bretagne, de Normandie, d'Artois et de Flandre, voilà par excellence des instruments utiles de drainage et d'irrigation.

C'est en outre dans notre région de plaines du nord, du nord-ouest et du centre que la modicité des pentes a permis de creuser en tous sens des artères nouvelles, pour enlever ici l'excédent des eaux d'une Sologne et d'une Brenne, pour distribuer là à une Beauce de plus fortes doses d'humidité. La même œuvre a pu être accomplie sur les plateaux et ondulations de l'est et du nord-est, en Bourgogne, en Franche-Comté, en Lorraine.

1° *Les pâturages.* — Les pâturages sont les étendues que, pour certaines raisons, pauvreté du sol, indigence des pluies, altitude trop grande, manque de bras, on a laissées sans aucune culture. Sur ces étendues, au milieu des bruyères, ajoncs ou genêts, ou parmi les pierres, pousse une herbe rase et clairsemée, que les troupeaux broutent sur place, ne trouvant une nourriture suffisante qu'en la cherchant sur de vastes espaces. La distribution géographique des pâturages nous indique donc les zones les plus arides, et en même temps, sauf quelques heureuses exceptions, les moins favorables à l'élevage. Fort heureusement, grâce aux progrès de l'irrigation, la superficie abandonnée aux pâturages, va chaque année se réduisant, on en compte encore environ 3 millions d'hectares. Les Alpes et la Corse apportent le plus fort contingent à ce total ; puis ce sont les maigres pentes des Pyrénées, celles du Massif Central, enfin les landes du sud-ouest et celles de la Bretagne.

Des noms significatifs désignent dans nos provinces ces étendues si peu profitables à notre richesse agricole : le terme le plus répandu est celui de *landes*. La Corse a son *maquis*, le Languedoc ses *garrigues* et ses *causses*.

L'Angleterre seule a moins d'espace que la France encore réduits à l'état de pâturages. C'est qu'elle est encore mieux arrosée de pluies que l'ensemble de notre pays et compte peu de zones de hautes montagnes. L'Allemagne, où l'élevage a fait tant de progrès, a ses maigres plateaux du sud et ses landes. L'Espagne est le pays classique des mornes étendues de plateaux à végétation chétive. L'Italie perd, du fait des ramifications de l'Apennin, beaucoup de surface agricole. En somme la proportion de ces terres ingrates est assez faible chez nous (1).

---

(1) Proportion des pâturages : 5,4 p. 100.

C'est presque exclusivement à l'alimentation du petit bétail que sont consacrés les pâturages. Par ce trait la France du sud-est atteste sa parenté avec les pays de la zone méditerranéenne, avec l'Espagne et l'Italie.

2° *Les prairies naturelles.* — Les prairies naturelles indiquent déjà une meilleure condition physique du sol et du climat et aussi un effort plus considérable de l'activité humaine. On donne le nom de prairies naturelles à des étendues régulièrement cultivées en herbe. Une première récolte, faite vers la fin de juin ou en juillet, fournit le *foin*; la seconde coupe, qui a lieu environ deux mois après la première, donne le *regain*. Tantôt les cultivateurs laissent consommer sur pied une certaine surface des prairies naturelles; tantôt ils en recueillent et en emmagasinent la totalité, ne réservant d'herbe fraîche aux bestiaux que celle des terres à pâturages. Les procédés de récolte des foins et d'élevage sont nécessairement très variables suivant les pays. Ainsi dans nos départements maritimes de Normandie et de Bretagne la douceur de la température permet de tenir les animaux en plein air pendant de longues périodes du printemps, de l'été et de l'automne; tandis qu'en Lorraine par exemple où les variations de température sont brusques et amples, le séjour à l'étable doit être plus long.

Les prairies naturelles couvrent en France une superficie d'environ 4 millions d'hectares; les statistiques des trente dernières années sont fort discordantes à ce sujet. Le produit, très variable, semble osciller entre 150 et 160 millions de quintaux de foin : suivant la qualité des prairies, l'hectare donne 25, 30 et parfois même 35 quintaux (1).

Cette culture, qui exige peu de frais, ne peut être entreprise avec succès que dans les régions largement arrosées. Les provinces françaises qui lui conviennent le mieux sont donc, d'une part, celles auxquelles le voisinage de la mer assure une abondante humidité, d'autre part celles que leur relief dote, à l'intérieur, de pluies suffisantes. Bien entendu, il faut aussi aux prairies naturelles certaines conditions de relief. C'est la plaine qui se prête le mieux à la diffusion des eaux par une canalisation multiple : l'éleveur peut y creuser à peu de frais de véritables réseaux de fossés et de ruisseaux d'irrigation ; il y retient l'eau sans peine, la distribue à son gré, la réserve à l'aide de barrages. Voilà le type des prairies naturelles de l'ouest et du nord-ouest, de la *Basse-Normandie*, du *Maine*, de la *Bretagne*, de la *Vendée*. On connaît les belles prairies du *Calvados* et de la *Manche*, aux herbes hautes, vigoureuses, toujours imprégnées de la tiède humidité des brouillards marins.

Mais les croupes montagneuses d'une élévation moyenne portent aussi de gras herbages. Ainsi la région des plateaux du *Limousin* et de la *Marche* compte aussi parmi les plus riches de notre territoire. C'est d'abord

(1) Prairies naturelles en 1892 :

Superficie.....	4.115.424 hectares.
Récolte du foin	149.500.000 quintaux.
Récolte moyenne à l'hectare.....	24 quintaux 28.

le promontoire avancé de la haute France du centre, regardant vers l'Océan, en recevant la première recrudescence d'averses après que les nuées se sont déjà déchargées une fois sur les prairies des côtes. La mollesse des pentes permet un système de canalisation assez développé. Les croupes bosselées des Vosges ont aussi leurs belles prairies.

Enfin nos provinces montagneuses de l'est, et celles du sud-est qui ne ressentent pas encore l'influence du climat méditerranéen, ont leurs pâturages et leurs prairies naturelles dignes de rivaliser avec celles de la Suisse. C'est la Franche-Comté avec ses plateaux et ses vallées verdoyantes, puis les hauteurs moyennes des Alpes de Savoie et du Dauphiné.

3° *Les prairies artificielles.* — Les progrès de la culture savante, de l'hydraulique agricole ont déjà transformé en prairies naturelles de vastes étendues de pâturages longtemps réputés médiocres. Mais cela ne suffirait point encore à la nourriture du nombreux bétail qu'élèvent nos campagnes. Le produit des prairies naturelles est complété par celui des prairies artificielles.

Les prairies artificielles sont une véritable culture qui alterne avec celle des céréales et emploie les terres de labour proprement dites. Elles peuvent donc prospérer dans des conditions d'humidité moindres que celles qu'exigent les prairies naturelles. Leur domaine est déjà délimité par cette remarque. La zone des prairies artificielles n'est autre que la zone de production intense des céréales, la France du nord, du nord-ouest et du centre, Flandre, Artois, Normandie, Ile-de-France, Maine, Touraine et Perche.

Les plantes qu'on y cultive sont la *luzerne*, le *trèfle* et le *sainfoin*. Leur culture s'est très rapidement développée à mesure que l'on comprenait mieux la nécessité de l'assolement dans les riches terres à céréales. On estime que les prairies artificielles occupent aujourd'hui 2,844,000 hectares : et un hectare de cette culture donne jusqu'à 37 et 38 quintaux de fourrage en moyenne.

Rappelons ici que bien d'autres plantes contribuent aussi à l'alimentation du bétail, comme la betterave, la fèverole et plusieurs légumes de moindre importance.

Résumé de la production fourragère. — La production fourragère de la France représente une valeur annuelle de 2 milliards 402 millions de francs, dont la moitié attribuée aux prairies naturelles. C'est une part considérable du revenu national : et elle est destinée à s'accroître encore, car la science agricole, là non plus, n'a pas encore reçu pleine application.

Déjà de grands sacrifices ont été consentis pour améliorer la condition des parties du territoire que la nature avait le moins favorisées, c'est-à-dire des provinces du sud et du sud-est. La Provence a bénéficié de la construction du *canal de Craponne*, des *canaux de la Durance* et *du Verdon*. Citons encore le *canal de la Neste* et le *canal de Saint-Martory* dans la région de la haute Garonne. Depuis quelques années un vaste système de canaux applicable à l'ensemble de la vallée du Rhône est à l'étude ; les

habitants de cette riche contrée en attendent les plus grands bienfaits et en particulier le moyen d'étendre leurs vignobles et de détruire par l'immersion le fléau qui les a ravagés. C'est grand dommage de voir ce fleuve abondant s'échapper inutile ou du moins mal utilisé dans son sillon solitaire au milieu d'un cortège d'affluents besoigneux ou déchaînés.

Les travaux déjà accomplis sont considérables : en 1862, la surface irriguée n'était en France que de 1,808,000 hectares, en 1882, elle s'élevait à 2,360,000 hectares. Les résultats ne se sont pas fait attendre : la récolte de fourrage s'est accrue dans la même période de 176,000,000 quintaux.

Le bétail. — La répartition des espèces d'animaux domestiques est réglée par les mêmes lois qui président à la distribution géographique des prairies naturelles, des prairies artificielles et des pâturages. Aux terres riches, au climat doux et égal des provinces maritimes du nord, du nord-ouest et de l'ouest, le gros bétail qui a besoin d'une grasse nourriture et de beaucoup d'eau. A cet égard notre pays continue et termine à l'ouest la zone de plaines du nord de l'Europe tout entière, riche en bétail, Russie, Allemagne du Nord, Hollande, Belgique; mais il est, avec la Grande-Bretagne, le plus favorisé, tant à cause de la richesse de son terroir que du voisinage immédiat de l'Océan, réservoir des pluies bienfaisantes, protecteur contre les variations excessives de température.

Une seconde région d'élevage comprend nos provinces montagneuses du Jura et des Alpes secondaires de Dauphiné et de Savoie. Lorraine et Franche-Comté ont un élevage rappelant, par les procédés employés, celui des plateaux de la haute Allemagne, Bavière, Wurtemberg, pays de Bade. Le Dauphiné et la Savoie peuvent être comparés à la Suisse bien qu'ils soient moins riches à cause de leur moindre développement en plateaux et en pentes douces. En outre ils sont déjà sous une latitude plus méridionale, plus chaude et moins humide que les pays helvétiques.

Les départements montagneux nourrissent l'âne et le mulet, dont l'alimentation est moins dispendieuse, dont la force de résistance aux intempéries est plus grande.

Les moutons, de races très diverses, ont besoin d'un climat assez sec et prospèrent dans les maigres pâturages des terres calcaires, en Champagne et dans les Causses par exemple, ou bien encore sur les plateaux de l'est. Cependant la zone d'acclimatation de ces animaux est étendue. On les élève au centre, dans le Bourbonnais, le Berri, l'Orléanais, et même dans les départements maritimes du nord-ouest.

Le cheval, comme le bœuf, est surtout nourri en grand nombre dans les prairies du nord-ouest et de l'ouest.

1° *Les races bovines.* — La richesse bovine de la France est répandue, nous l'avons vu, dans les provinces océaniques, puis dans certaines régions montagneuses de l'est. On peut distinguer plusieurs races dont chacune a des aptitudes particulières. A coup sûr il est im-

possible aujourd'hui de déterminer le domaine géographique de chaque race ; les races elles-mêmes ne présentent plus la même netteté de caractères originaux qu'autrefois. Toutefois peu à peu, l'intérêt, aidé par la science, réagit : on s'efforce de reconstituer les races, mais seulement les meilleures, les plus propres à assurer un gain régulier. Le fait est particulièrement remarquable pour l'histoire des races bovines. On a rétabli dans leur pureté celles des pays riches en prairies ; on a modifié par le croisement celles des régions moins favorisées.

La Flandre, la Normandie et la Bretagne ont seules aujourd'hui leurs races bovines vraiment pures et caractérisées. La *race bretonne* est un type connu ; dans cette province bien arrosée, mais où le sol est pauvre, on rencontre des animaux de petite taille, de couleur blanche et noire, se contentant d'une ration d'herbe modique, mais rendant un riche produit de lait. Ce ne sont point des bêtes de boucherie, faute de poids.

La *race normande*, nourrie dans les plus gras herbages de France, est de plus forte taille. Elle contribue à l'alimentation et par un lait abondant et estimé et par la viande. Son domaine s'est d'ailleurs beaucoup développé ; c'est la race normande qui, avec quelques mélanges, a peuplé les prairies de l'Ile-de-France.

La *race flamande* offre des qualités analogues ; elle s'est répandue en Artois et en Picardie.

On pourrait citer encore parmi les races originales la *race gasconne* ou *garonnaise*. Mais dans nos campagnes du sud-ouest il y a une telle variété de types de plaine ou de montagne, qu'il est difficile de donner les caractères distinctifs de la race.

Partout ailleurs la transformation par croisements appropriés s'opère rapidement. Dans nos régions frontières de l'est on introduit les meilleurs types d'animaux étrangers. Les *pays ardennais* et *lorrain* élèvent différentes variétés qui se rapprochent soit des races hollandaises, soit de celles de l'Allemagne du Sud. La *Franche-Comté*, la *Savoie* et le *Dauphiné* introduisent avec succès des éléments tirés de la Suisse. Dans nos *provinces du centre*, le souci d'élever vite et à bon compte des animaux pour la boucherie a fait généralement adopter des croisements avec la *race anglaise de Durham*. On obtient ainsi des animaux dont la charpente osseuse est aussi réduite que possible, au grand avantage du développement des chairs. C'est suivant cette méthode que l'on a modifié les anciennes *races charolaise* et *mancelle*.

Notre richesse en animaux de race bovine s'est beaucoup accrue depuis le commencement du siècle. En prenant la moyenne d'évaluations fort différentes, on peut estimer que la France nourrissait environ 8 millions de ces animaux à la fin du dix-huitième siècle. Nous en possédons aujourd'hui plus de 13 millions (1). C'est une assez bonne proportion, mais

(1) Nombre d'animaux de race bovine au 1er janvier 1893 :

Total	13.365.000	têtes dont
Taureaux	310.000	—
Vaches	6.450.000	—
Veaux	1.063.000	—

qui n'a rien cependant de comparable à la richesse de la Belgique, du Danemark parmi les pays peuplés (1), de la Russie, des États-Unis ou de la République Argentine, pays où les conditions naturelles sont admirables, et contre lesquels l'ancien monde surpeuplé ne peut soutenir la concurrence qu'à l'aide de mesures de protection douanière (2).

2° *Espèces chevaline, mulassière, asine.* — Le cheval est un animal qui s'acclimate assez aisément, ou plutôt dont les races fort nombreuses et variées se rencontrent sous les latitudes, et dans les zones climatiques les plus diverses. Solitudes brûlantes du Sahara, steppes et déserts de l'Asie centrale, pays brumeux et humides de l'Europe du nord et du nord-ouest, sont également parcourus par ce précieux auxiliaire de l'homme. En revanche, sauf exceptions de peu d'importance, on peut dire que son domaine est fixé par la nature du relief. Le cheval est l'animal des plaines ou des contrées médiocrement accidentées. Consultez une carte statistique de la distribution des races chevalines en France et vous constaterez le fait. Les départements les plus riches en chevaux sont ceux de la plaine et aussi ceux des plateaux de médiocre altitude de l'est et du nord-est.

Sur cette vaste surface qui représente bien les deux tiers de notre pays, quelques races seulement ont pu se conserver avec pureté.

Parmi les races de trait citons au premier rang celle des *percherons*, dont les caractères sont bien nets. Le percheron, élevé dans les départements d'Eure-et-Loir, de l'Orne et de la Sarthe, est un animal d'assez haute taille, généralement gris pommelé, très musclé, à la fois vigoureux et agile malgré son aspect massif. On l'emploie donc pour les transports de lourds fardeaux à l'allure d'un trot vif et allongé. Ces qualités le font rechercher des marchands étrangers; les États-Unis en ont acheté un grand nombre sur les marchés du Perche et s'appliquent à en développer la race dans leurs centres d'élevage. Les chevaux *flamands* et *boulonnais* sont des bêtes de gros trait prenant malaisément l'allure d'un trot rapide, sauf quelques variétés de la race boulonnaise. La *Bretagne* élève plusieurs types de chevaux d'attelage et de trait, tels que ceux du *Conquet*, qui présentent de grandes qualités de force et de vitesse. La *Franche-Comté* et la *Lorraine* ont beaucoup modifié leurs anciennes races. Les chevaux lorrains, jadis si célèbres, étaient d'assez pauvre apparence,

---

(1) Nombre d'animaux de race bovine, et proportion par 100 hectares :

Belgique	1.382.815	têtes.	46,9	par 100 hectares.
Hollande	1.532.100	—	46,4	—
Danemark	1.459.527	—	38,0	—
Grande-Bretagne	11.207.554	—	35,3	—
Allemagne	17.496.696	—	32,3	—
Suisse	1.211.713	—	29,3	—
France	*13.365.000*	—	*25,2*	—
Autriche-Hongrie	14.235.779	—	22,7	—

(2)

Russie	23.840.000	bêtes à cornes.
États-Unis	53.095.568	—
République Argentine	22.000.000	—

corpulents, courts de jambes, et malgré cela trotteurs infatigables, excellents en pays accidenté comme en plaine ; des croisements ont permis d'élever dans cette province une race de selle estimée.

Les efforts des éleveurs sont en effet dirigés, dans l'intérêt de l'armée, vers le développement des races de selle. La *Normandie* qui donne aussi d'excellents animaux de trait rapide et d'attelage, a obtenu, par des croisements avec des pur-sang anglais, d'admirables chevaux de selle, les *anglo-normands*, forts, hauts de jambes, bien découplés. Les *limousins*, recherchés aussi pour le même emploi, se sont transformés par ce procédé de croisement. C'est encore par des emprunts à l'élevage anglais qu'on a fait de nos *tarbésans* et de quelques types du pays basque les énergiques chevaux de la cavalerie légère.

Nos provinces pauvres du Midi n'ont que des chevaux de petite taille, *landais*, *corses*, *camarguais*, dont la force de résistance à la fatigue est remarquable, que leur sobriété fait apprécier. Mais leur emploi est nécessairement restreint ; ils n'ont ni assez de vitesse pour la selle ni assez de force pour le trait. On ne les recherche que pour l'attelage de luxe.

Le nombre des chevaux s'est notablement accru en France depuis un siècle. Leur substitution comme bêtes de gros trait aux bœufs, à mesure que les routes s'amélioraient et se multipliaient, l'accroissement des effectifs de cavalerie, d'artillerie, du train des équipages, dans les armées contemporaines, le développement du luxe, ont également contribué à augmenter notre richesse chevaline. On estime que le nombre de ces animaux n'atteignait pas tout à fait 2 millions au commencement de notre siècle. En 1870 il était d'environ 3,300,000 ; nous en possédons aujourd'hui 2,852,000 environ ; la perte de l'Alsace-Lorraine a diminué sensiblement notre effectif.

D'autre part, grâce aux améliorations de toutes sortes apportées à l'élevage, la valeur marchande de nos races de chevaux a beaucoup gagné. La répartition de cette importante richesse est la suivante : les départements les plus riches sont ceux de la Normandie, de la Bretagne et de la Flandre, le Finistère, la Seine-Inférieure, les Côtes-du-Nord, le Calvados, la Mayenne. A l'est la Meuse forme une curieuse exception et est aussi riche que la Manche. On devine que les régions les plus pauvres sont celles des Alpes, de leurs ramifications et du Massif Central.

L'âne, animal qui se contente de peu de nourriture, mais qui, en revanche, ne peut porter que de médiocres fardeaux, est répandu dans tous les départements sans exception : il est employé par les pauvres gens qui ne pourraient subvenir à l'alimentation d'un cheval et n'ont besoin pour leurs transports que d'un secours peu important.

Les ânes sont surtout en grand nombre dans les départements du sud, du sud-ouest et du centre. A l'ouest et au nord-ouest, où l'on obtient des chevaux élevés à bon compte, où les herbages sont abondants, on emploie peu cet animal. La meilleure race d'ânes est celle du *Poitou*, pays de grand élevage des mulets. La *race gasconne* est aussi assez estimée. Le nombre des ânes est fort restreint en France ; il est de 361 000.

Les pays producteurs de mulets sont nos provinces du sud-ouest, le Poitou, qui en élève d'excellents, la Guyenne et la Gascogne, le Périgord. Cet animal sobre et dur à la fatigue est aussi commun dans la Provence et dans le Languedoc. La France en possède 227000 et en exporte chaque année 15 à 20000.

3° *Moutons, chèvres, porcs.* — La distribution géographique des moutons sur notre sol est une des plus nettes et des plus rigoureuses. Il faut en effet à cet animal des conditions très particulières de climat et même de relief. Le mouton, dont nous possédons d'ailleurs des races diverses, veut en général un climat assez sec. De son domaine d'acclimatation on doit donc d'abord exclure nos départements de l'ouest et du nord-ouest, trop voisins de la mer et exposés tant aux grandes ondées qu'aux épais brouillards. Les plaines du nord et du centre lui offrent déjà des conditions plus favorables : il en est de même des plateaux de l'est.

Les provinces où l'on élève les plus nombreux troupeaux sont la Flandre, la Picardie et la Champagne. Viennent ensuite la région de la Loire moyenne, Bourbonnais, Berri et Poitou, puis les vallées de l'Auvergne, les plateaux de la Marche et du Limousin. Dans la zone garonnaise, le Périgord, les causses du Quercy et du Rouergue, les maigres pâturages des Landes ont aussi une certaine richesse ovine. Au sud-est c'est le bas Languedoc qui a les plus beaux troupeaux. Une carte statistique de la distribution des moutons en France est très frappante et fait ressortir les causes physiques de cette répartition ; les départements les plus favorisés y dessinent une longue bande orientée du nord au sud et se maintenant à distance de la Manche et de l'océan Atlantique.

Au reste les races qui composent nos troupeaux sont nombreuses ; elles ont subi, par croisement, d'importantes modifications tendant à améliorer à la fois la qualité des laines et celle des chairs. Depuis plus d'un siècle, depuis le règne de Louis XVI, cette œuvre s'est poursuivie avec un remarquable esprit de suite. Il est fort difficile de reconnaître aujourd'hui nos anciennes races provinciales ; les noms usités encore pour indiquer les différences désignent plutôt des conditions topographiques que des caractères spécifiques d'animaux. On a surtout emprunté aux races *mérinos* d'Espagne, *dishley* et *south-downs* d'Angleterre. Parmi les *races* françaises plus ou moins modifiées, il faut citer celles *de Flandre*, à la haute taille et à la laine médiocre, *des bruyères*, élevée en Bretagne, caractérisée par sa toison noire. La *race des causses*, surtout la variété de Larzac, est très bonne laitière.

L'élevage du mouton est en décroissance chez nous; et l'on a remarqué, comme indice significatif, que les départements dont la richesse ovine se maintenait le mieux étaient précisément ceux qui, à tous autres égards, restaient pauvres ou s'appauvrissaient. La cause de cette décroissance n'est pas seulement le démembrement des grandes propriétés d'autrefois dans lesquelles d'immenses troupeaux pouvaient se déplacer et s'élever à peu de frais. En effet des États, comme l'Angleterre et l'Allemagne, où le régime de la propriété n'a pas été aussi complètement

modifié qu'en France, voient aussi diminuer leurs troupeaux. Il faut chercher la raison de cette diminution dans le prodigieux développement des races ovines aux États-Unis d'Amérique, en Australie et dans la République Argentine. Le commerce et l'industrie de l'Europe y vont chercher leurs laines : dès lors un des deux motifs de l'élevage du mouton devient moins pressant. Reste l'élevage en vue de l'alimentation ; or la concurrence étrangère, celle de l'Allemagne et de l'Autriche-Hongrie plus favorisées que nous pour le développement de cette richesse secondaire, a fait tort à nos producteurs nationaux. Mais fort heureusement nous empruntons de plus en plus au marché algérien et tunisien.

La France élevait en 1866, plus de 30 millions de moutons; le total des troupeaux n'est plus aujourd'hui que de 21 millions. En 1852, on en avait compté plus de 33 millions. La diminution a été aussi rapide dans les Iles Britanniques et en Allemagne que chez nous, plus rapide en Autriche-Hongrie. Comment l'Europe pourrait-elle lutter contre des pays d'élevage à la fois intense et rudimentaire comme la République Argentine et l'Australie ou contre les États-Unis ? (1).

La *chèvre* est l'animal des pays montagneux et pauvres; on le rencontre donc en grand nombre dans nos âpres départements du sud-est, dans la région cévenole, alpestre, et en Corse. Les provinces voisines des Pyrénées en élèvent aussi beaucoup. Dans le reste de la France cet élevage n'a pris une certaine importance qu'auprès des grandes villes où l'on consomme beaucoup de lait de chèvre. Enfin le cultivateur pauvre a presque partout quelques chèvres pour son alimentation à bon compte, comme son âne pour transporter les fardeaux.

Les départements les plus riches de cette richesse relative sont la Corse et l'Ardèche ; on compte en Corse 230 000 chèvres sur le total des 1 528 000 que nous possédons. Les pays d'Europe qui ont des troupeaux de chèvres plus nombreux que les nôtres sont les péninsules montagneuses de la Méditerranée, la péninsule des Balkans en particulier. Dans le reste du monde, c'est l'Inde qui tient le premier rang.

Les *porcs* sont élevés partout où la vie agricole est développée en France. Il n'y a donc point, à proprement parler, de distribution géographique des races porcines; on ne peut guère citer qu'une condition purement négative et remarquer que nos contrées montagneuses sont presque absolument privées de cette ressource. Encore la remarque est-elle peu valable pour les animaux élevés à l'étable. En somme le porc

---

(1) Nombre des moutons (1892) :

Australie	121.000.000	têtes.	
République Argentine	80.000.000	—	
Russie	48.220.115	—	
États-Unis	45.000.000	—	
Grande-Bretagne	31.774.824	—	
France	*21.504.956*	—	
Autriche-Hongrie	14.370.256	—	
Allemagne	13.000.000	—	(19 millions en 1883)

rencontre des conditions suffisantes dans tout pays de culture un peu large où on le nourrit des déchets de toutes sortes; le voisinage de forêts de chênes favorise en outre son élevage. C'est donc une richesse qui vient s'ajouter à d'autres dans l'ensemble de la vie agricole. Aussi trouve-t-on les porcs en grand nombre dans les fermes de Normandie, de Bretagne, du Maine, de la Touraine, de l'Anjou, du Poitou, du Périgord; la Bourgogne et la Lorraine en nourrissent aussi beaucoup. La France se suffit à peu près pour la consommation du porc avec ses 6 millions d'animaux. L'élevage méthodique des États-Unis d'Amérique a failli fermer à nos cultivateurs le marché national; mais des droits protecteurs semblent avoir rétabli l'équilibre (1).

Les **volailles** sont aussi une richesse répandue sur presque toute la surface du territoire; leur élevage est surtout prospère et lucratif, il est vrai, dans les zones de culture intense des céréales. Au reste le nombre des races de volailles est très considérable, et les méthodes d'élevage ont été rapidement perfectionnées comme ces races elles-mêmes. On cite surtout les *houdan* (Seine-et-Oise), et les *crèvecœur* (Oise). Les pays les plus riches en volailles sont la Flandre, l'Artois, la Picardie, la Normandie et l'Ile-de-France, à l'ouest le Poitou et la Saintonge, au sud-ouest le Périgord et une partie de la Guyenne, à l'est la Bourgogne et la Bresse. Le voisinage des grandes villes fut une cause de développement de l'élevage des volailles jusqu'au jour où les moyens de communication devinrent assez faciles pour permettre l'alimentation d'un pays par un autre à grande distance. Le nombre de nos volailles, très diversement apprécié, doit être voisin de 60 millions de bêtes, poules, oies, dindes, canards et pigeons.

Les abeilles. — La production du miel et de la cire par les abeilles, production d'une valeur annuelle d'environ 16 millions de francs, est partagée entre toutes les régions riches en prairies et en pâturages dont les fleurs nourrissent ces animaux. Les ruches sont également nombreuses dans les contrées plates ou peu accidentées comme la Bretagne, la Normandie, la Brie et le Gâtinais, dans les zones montagneuses du Massif Central, dans les pays alpestres du Dauphiné et de la Savoie, dans les Vosges. L'abeille trouve des conditions favorables dans les contrées les plus diverses; mais les qualités des miels français sont très différentes. On a surtout fait une réputation à ceux de *Narbonne* ou de Languedoc, du Gâtinais et de Bretagne.

Les vers à soie. — Les vers à soie sont au contraire strictement renfermés dans la zone végétale où prospère le mûrier blanc. Nous en avons indiqué les limites. Cet animal est donc élevé surtout dans les départements de notre France méditerranéenne, dans Vaucluse, le Gard, la Drôme, l'Ardèche et l'Isère. La Provence et la Guyenne en nourrissent aussi un certain nombre. Ces pays produisaient plus de 20 millions de kilogrammes de cocons avant qu'une terrible maladie eût ravagé la

(1) Porcs aux États-Unis : 45.000.000 de têtes.

population des vers. Mais le mal a été enrayé grâce aux études de notre illustre Pasteur : et déjà on peut espérer que cette industrie agricole retrouvera son ancienne prospérité. Les magnaneries ne donnent néanmoins, depuis quelques années, qu'un produit moyen de 7 millions de kilogrammes de cocons. La France vend en outre à l'étranger de la graine de vers à soie pour une somme assez considérable.

On sait que la culture des mûriers et par suite l'élevage des vers à soie furent introduits en France dès le quatorzième siècle, puis rapidement développés grâce aux encouragements de plusieurs princes, surtout de Louis XI et de Henri IV.

La chasse et la pêche. — La faune sauvage fournit aussi un important contingent à l'alimentation publique.

A vrai dire, le tribut apporté par la *chasse* n'est point très considérable si on le compare aux produits de l'élevage et même à ceux de la pêche. C'est un fait triste à constater si l'on considère que plusieurs pays voisins, l'Allemagne en particulier, ont su mieux exploiter que nous cette richesse naturelle. Mais les législateurs ont plus souvent visé chez nous à réglementer un plaisir qu'à tirer le meilleur parti d'une ressource précieuse. Notre sol peut nourrir beaucoup plus de gibier ; et il y a des lois certaines et scientifiques du développement de cette richesse tout comme des autres, le jour où on l'aura compris, nous ne serons plus tributaires des pays voisins. Les animaux tués à la chasse représentent, sans compter les profits autres que la nourriture, peaux, plumes, poils, etc..., une valeur qu'on estime à 40 millions de francs environ.

La *pêche*, surtout la pêche maritime, contribue pour une part de plus en plus forte à l'alimentation des Français. Dans notre pays baigné par trois mers il n'est pas de région qui, grâce aux transports rapides par voies ferrées, ne puisse recevoir sa provision de poissons de mer quelques heures après leur pêche : autrefois nos provinces maritimes usaient seules largement de cette ressource. Nous n'avons à nous occuper ici que de l'exploitation par nos pêcheurs des parages immédiatement voisins de la France, de la pêche côtière, la seule qui fasse valoir des richesses vraiment nationales et puisse être assimilée à la culture terrestre, les autres sont œuvres d'industrie et de commerce.

Dans nos eaux marines on prend le *hareng*, la *sardine*, le *maquereau*, la *sole ;* sur la côte même et dans des parcs ou viviers, les pêcheurs recueillent les huîtres, les coquillages de toutes sortes, les moules, les homards et langoustes, les crevettes. On estime que cette pêche occupe près de 150,000 personnes, hommes, femmes et enfants, sur nos côtes. Les équipages des 23,000 bateaux employés à la pêche côtière forment un total de plus de 70,000 hommes et représentent une jauge de 103,000 tonneaux. Les armements se font surtout sur les côtes de Normandie et de Bretagne ; les centres les plus importants pour la pêche du maquereau et du hareng sont Boulogne, Fécamp et Quimper. La sardine est pêchée en grande partie sur le littoral breton.

L'élevage des huîtres à *Courseulles*, *Cancale*, *Marennes* et *Arcachon*

est encore une source de bénéfices pour nos populations maritimes (1).

Les statistiques ne distinguent pas toujours assez nettement les produits de la pêche au long cours et de la pêche côtière pour que l'on puisse estimer la valeur du poisson pris dans nos eaux territoriales ou dans leur voisinage. La pêche côtière est en progrès marqué; elle représente une bonne part des 90 ou 100 millions de francs que rapporte la vente du poisson sur nos marchés.

La *pêche en eau douce*, soit dans des fleuves et rivières, soit dans des lacs et des étangs comme ceux de la *Sologne* et des *Dombes*, produit beaucoup moins que la pêche maritime, même restreinte au voisinage immédiat des côtes. Elle fournit des brochets, des saumons, des truites, des carpes, des anguilles, perches, goujons, etc...

Depuis plusieurs années des observations exactes ont révélé que l'abus des procédés trop rapides de pêche et des engins trop perfectionnés dépeuple nos côtes et nos rivières. On a réprimé les abus de pêcheurs avides et imprudents qui se ruineraient vite si l'on n'y prenait garde. Nos établissements de pisciculture ont amélioré l'aménagement de nos eaux et repeuplé des rivières menacées d'une ruine complète.

Résumé de la production agricole. — Si le géographe veut se rendre compte de l'état actuel de la production agricole dans notre pays et saisir le rapport qui existe entre ces nombreuses richesses et la condition naturelle de notre sol, il arrivera aisément aux conclusions suivantes :

1° Plus de la moitié de l'étendue de la France est consacrée aux cultures de céréales, de plantes alimentaires ou industrielles, et de fourrages. L'emploi le plus fructueux du sol est ensuite la culture de la vigne, richesse fort diminuée par le phylloxéra et par la concurrence étrangère. Les autres exploitations agricoles sont loin d'avoir la même importance.

2° La France possède de nombreux bestiaux nourris surtout dans les plaines et les pays peu accidentés.

3° La mer contribue à nourrir nos contrées du nord-ouest, de l'ouest et du sud-est et y suscite la grande industrie de la pêche.

Il est aisé, à l'aide de ces remarques sommaires, de déterminer un certain nombre de *régions agricoles naturelles*, de les classer enfin par ordre de richesse.

Observons d'abord un vif contraste entre la France plate du nord-ouest et la France montagneuse du sud-est. D'une part, dans la plaine et sur les plateaux moyens que limitent les Vosges, le Jura, le Massif Central, un sol en moyenne gras et riche donne les céréales, la meilleure partie de notre revenu national, se couvre de belles prairies propres à l'élevage, possède nombre de précieux arbres fruitiers et est même propice en général à la viticulture. Les produits de la mer complètent ce merveilleux ensemble. D'autre part la France méditerranéenne, plus pe-

---

(1) Vente des huîtres en 1889 :

607.340.000 huîtres valant..... 13.752.682 francs.

tite de beaucoup, il est vrai, a des terres plus âpres, un ciel moins généreux en pluies, bref une surface cultivable assez restreinte. Sa principale ressource, la vigne, a été bien réduite; et ce n'est point l'ensemble des autres cultures, olivier, mûrier, arbres fruitiers, qui peut contribuer à la mettre au même rang que la France atlantique.

La disproportion qui existait déjà, du fait de la nature, s'est accentuée encore à la suite des revers de la viticulture. Aussi est-il question de développer dans la région sud-orientale la canalisation agricole qui y est insuffisante. Nos provinces qu'arrosent la Seine, la Loire et la Garonne ont de grands avantages sur les pays de l'Europe occidentale et centrale qui les avoisinent, elles possèdent des terres à blé meilleures ou plus étendues que celles de la Grande-Bretagne et de l'Allemagne, la vigne, que n'ont pas, en quantité appréciable, les régions limitrophes. Au contraire, les départements baignés par la Méditerranée et arrosés par le Rhône et ses affluents (sauf la Saône) sont dans un état d'infériorité vis-à-vis de l'Italie ou de l'Espagne pour certaines cultures importantes comme l'olivier, l'oranger, le citronnier. Mais cette considération a, fort heureusement, perdu de son importance depuis que l'Algérie et la Tunisie ouvrent à nos Français du sud-est de larges espaces et de merveilleuses perspectives de développement agricole. Avec ces nouvelles Provences, ces nouveaux Languedocs, l'équilibre peut se rétablir entre la France atlantique et la France méditerranéenne.

DEUXIÈME SECTION

L'INDUSTRIE

Condition naturelle de l'industrie. — La condition naturelle de l'industrie dans un pays dépend de beaucoup de causes : la richesse de ce pays en matières premières et surtout sa richesse en combustible minéral, premier et principal élément de toutes les industries, est la plus importante ; mais l'aptitude, l'état d'esprit, l'état économique et social du peuple viennent ensuite et ont des conséquences assez grandes pour qu'on ne les passe pas sous silence.

Au point de vue des richesses naturelles, la France, pays agricole au premier chef, n'est pas parmi les nations les plus favorisées du monde, mais elle pourrait encore se suffire largement, et compenser sa pauvreté relative par une adaptation savante des éléments qu'elle a à sa disposition.

L'industrie française a eu malheureusement à souffrir des mêmes vicissitudes que l'agriculture : des crises se sont abattues sur elle, conséquences de fléaux naturels, sans qu'elle pût y résister ; en outre, les variations du régime économique, aussi dangereuses au moins pour l'industrie que pour l'agriculture, lui ont enlevé la sécurité du lendemain. Il n'est pas enfin jusqu'aux discussions politiques et sociales qui n'aient eu un fâcheux retentissement sur l'état de notre industrie.

D'autre part nous avons des ingénieurs dont le concours est avidement recherché par les pays étrangers, des hommes auxquels ne manquent ni l'habileté ni l'esprit inventif. Nos meilleurs ouvriers sont l'objet de tentatives d'embauchage de la part des industriels des nations rivales. Et si parfois on reproche à nos objets industriels leur prix de vente élevé, on n'en conteste jamais la valeur ni la consciencieuse perfection. Aussi, quand nos ouvriers et nos patrons d'industrie auront tous compris qu'ils sont solidaires les uns des autres et responsables au même titre de la prospérité de la patrie, nous verrons sans doute passer les jours d'épreuve.

Classification des industries. — L'industrie est une forme de l'activité humaine beaucoup moins fatale, moins rigoureusement localisée dans une région que l'agriculture. Son étude tient donc moins intimement à

la géographie que celle des phénomènes de la richesse végétale. Toutefois elle permet encore de constater un rapport réel entre la terre et l'homme; et elle rentre, quoique moins rigoureusement, dans le domaine de la géographie économique.

La classification habituelle des industries en *industries de l'exploitation minérale, métallurgiques, servant à l'alimentation, au vêtement, industries du transport, de l'ameublement*, etc., bien que très remarquable, et profondément philosophique, a le grave défaut pour nous de considérer l'homme comme la principale, sinon comme la seule cause de l'industrie. La géographie ne doit considérer l'homme que dans ses rapports avec la terre, elle doit toujours indiquer la part que prennent les phénomènes naturels à la direction de son activité intelligente; dès lors c'est la terre qui devient l'objet principal et comme le centre des observations du géographe, et non plus l'homme avec ses besoins intellectuels ou matériels. Nous ne devons donc pas admettre l'ancienne division sous peine de perdre de vue la fin véritable d'une étude géographique. Il nous semble, malgré l'inconvénient de quelques répétitions, que le plan le plus capable de montrer à chaque moment les rapports de l'homme avec la terre, du Français avec son sol natal, est le suivant :

1° Industries dérivées du règne minéral;

2° Industries dérivées du règne végétal;

3° Industries dérivées du règne animal.

Certes, cet ordre n'est pas, plus que le précédent, d'une parfaite rigueur: en effet, il est des industries qui emploient des matières empruntées aux trois règnes ou à deux d'entre eux. Mais en somme on se tient ainsi plus près de la classification des sciences naturelles avec lesquelles la géographie est si étroitement apparentée. Au reste, la classification usitée dans les ouvrages d'économie politique peut être adoptée en sous-ordre dans chacun des chapitres consacrés au règne minéral, au règne végétal et au règne animal. De la sorte on fera ressortir à la fois l'action de la nature sur l'homme et de l'homme sur la nature.

CHAPITRE PREMIER

INDUSTRIES DÉRIVÉES DU RÈGNE MINÉRAL

Les industries dérivées du règne minéral peuvent être divisées en deux classes. Dans la première on place celles qui consistent seulement en un travail assez rudimentaire d'extraction; dans la seconde, celles qui mettent en œuvre d'une manière plus ou moins savante et perfectionnée les matériaux extraits. On saisit aisément les différences géographiques qui séparent ces deux classes d'industries. Les unes, extractives, ont fatalement leur place assignée par la nature, sont attachées au sol comme les cultures; les autres se développent souvent loin du centre de production des matières premières, la plupart du temps à portée des grands marchés maritimes, et s'approvisionnent chez l'étranger de matériaux que le sol français fournit en trop petite quantité ou à des prix trop élevés. Dans ce second cas c'est le commerce qui agit sur l'industrie plutôt que l'industrie sur le commerce; ou, pour mieux dire, l'industrie n'existe sur le sol national que d'une manière factice, en s'alimentant des produits de l'étranger. Elle devient une pure manifestation de l'activité humaine en dehors de l'influence exclusive de la terre; et son étude détaillée n'est plus absolument du ressort de la géographie.

§ I. — Extraction des matières minérales.

Les ressources minérales que la nature a données à notre pays ne sont pas très considérables. Ce n'est pas que le sous-sol français soit dépourvu de minerais; mais notre pauvreté en combustible minéral ne nous permet pas de lutter aisément contre nos voisins, Anglais, Belges, Allemands; et si notre sous-sol est riche en fer, les autres métaux y sont, par contre, assez rares.

La houille. — Les mines de houille occupent en France une surface de 557000 hectares répartie entre 636 concessions; mais on doit remarquer que la moitié seulement des concessionnaires se livrent à l'exploitation régulière et permanente (1). Combien ce domaine exploitable est restreint si on le compare aux énormes gisements de l'Empire Chinois et des États-

---

(1) Concessions et superficies :

Nombre des concessions.	636		dont	298	exploitées	47 p. 100
Superficie.....	557.885	hectares	dont	354.815	—	64 p. 100

Unis d'Amérique, pays auprès desquels la Grande-Bretagne est pauvre en combustible! En outre, nos mines de houille, peu nombreuses et d'un contenu médiocre, sont souvent d'une exploitation difficile. Une tonne de charbon de terre tirée d'Allemagne revient à 8 francs; elle dépasse le prix de 11 francs à la sortie de plus d'une mine de notre pays.

Nous n'avons pas à rapporter ici l'histoire de la formation des houillères; c'est l'office du géologue et non celui du géographe. Rappelons seulement que les houilles extraites des gisements de notre pays appartiennent en majeure partie à la catégorie des houilles grasses caractérisées par leur combustion avec longues flammes. Enfin on y recueille l'*anthracite* et les *lignites;* les poussières, recueillies et agglomérées, sont débitées sous forme de briquettes.

Les plus riches *bassins* sont ceux du *Nord* ou de *Valenciennes*, extrémité de la longue et épaisse couche houillère qui se développe dans les vallées de la Sambre et de l'Escaut. Toutefois les divers lits de houille de cette région sont loin de présenter une forme régulière; ils ont été plissés par les mouvements du sol au cours des âges géologiques. De plus, circonstance désavantageuse pour les exploitations françaises, le terrain houiller que l'on rencontre à une faible profondeur sur la frontière franco-belge s'enfonce graduellement vers l'ouest, dans les départements du Nord et du Pas-de-Calais.

Aussi les mines voisines de la Belgique, celles du groupe d'Anzin, puis celles de Denain, Somain et Aniche sont-elles restées les plus productives. Sur 25 millions de tonnes que livre annuellement le sol français, plus de 13,500,000 tonnes proviennent des houillères du Nord et du Pas-de-Calais (1). Les mines les plus connues de cette région sont celles d'*Anzin*, d'*Aniche*, de *Lens*, de l'*Escarpelle*.

L'ensemble des bassins houillers du Nord et du Pas-de-Calais représente une superficie exploitable d'environ 125,000 hectares. Cette zone est bien située pour fournir de combustible les régions les plus peuplées et les plus prospères de la France, assez proche de la mer pour exporter ses produits, bien munie de canaux pour les expédier dans nos provinces du nord et du centre. Malheureusement ces houillères, si riches et si bien placées qu'elles soient, sont encore dans une condition inférieure à celle des mines d'Angleterre, de Belgique et d'Allemagne : ce voisinage leur fait tort sur le marché français, et leur ferme presque tout débouché à l'extérieur.

Il y a plus de 160 ans (en 1731) que les premiers travaux pour l'extraction de la houille furent entrepris en Flandre, à Anzin. Les puits des régions de Douai, de Denain et d'Aniche ne furent creusés que dans la première moitié du dix-neuvième siècle; les exploitations du Pas-de-Calais ne datent guère que d'une quarantaine d'années.

Après les bassins houillers de la Flandre et de l'Artois, les plus favorisés sont ceux qui forment le groupe du *Centre*. Sous ce nom on comprend

(1) Production du bassin du Nord et du Pas-de-Calais (1893) : 13.886.820 tonnes.

toutes les exploitations de couches houillères situées soit à l'intérieur du Massif Central, soit sur sa bordure.

Le *bassin de la Loire* est sans contredit le plus important de cette grande région. Il se développe entre Firminy et Givors sur une superficie de 28,400 hectares où sont accumulées des masses de houilles représentant plus de 600 millions de tonnes; encore faut-il dire que l'exploration scientifique de toutes les couches n'est pas achevée.

Mais, si les gisements du bassin de la Loire sont riches, ils sont situés à une profondeur considérable qui rend l'extraction sensiblement plus coûteuse que dans le Nord. La tonne de houille tirée de la mine revient dans le groupe d'Anzin à 10 francs, à 14 dans celui de Saint-Étienne. Néanmoins le bassin de la Loire fournit un contingent de 3 millions 1/2 de tonnes par an à la consommation française (1). C'est que pour alimenter la région du sud-est il a déjà beaucoup moins à craindre de la concurrence étrangère que nos houillères du Nord; et les États voisins de la France au midi sont pauvres en combustible minéral.

Le département de la Loire est la région de notre territoire où l'on cite le plus ancien exemple de l'usage de la houille. Au quatorzième siècle on y employait déjà cette matière pour le chauffage domestique.

C'est encore à la zone du Massif Central qu'appartient le bassin houiller le plus riche après celui de la Loire, le *bassin d'Alais*. Il se développe à la base des roches cristallines des Cévennes. On y distingue deux grandes exploitations, celle de la *Grand'Combe* et celle de *Bessèges*, donnant ensemble un produit annuel de 1,800,000 tonnes, et quelques puits beaucoup moins riches. Le bassin d'Alais fournit à la consommation une moyenne de 2 millions de tonnes (2). Ses houilles et ses agglomérés alimentent l'industrie du sud-est de la France et en particulier celle de la navigation à vapeur.

Autour du bastion septentrional du grand massif, autour des monts du Morvan, se groupent les *bassins* du *Creusot*, de *Blanzy* et d'*Épinac*. La couche de houille exploitée au Creusot a été presque complètement redressée suivant la verticale par les plissements de terrain, de sorte que l'extraction s'y fait simultanément à des profondeurs très différentes et comme par étages. Aux centres d'exploitation du Creusot, de Blanzy et d'Épinac il faut joindre, dans la région du Morvan, ceux de *Decize*, de *Montchanin* et de *Montceau-les-Mines*. La production totale de cette région est d'environ 2 millions de tonnes (3); les houilles du Morvan sont employées par l'industrie du Nivernais, de la Bourgogne et de la Franche-Comté.

Au nord du Massif Central, dans le Bourbonnais et la Marche, on trouve une assez nombreuse série d'exploitations dont les plus considérables sont celles de *Commentry* et d'*Ahun*. La couche de houille de

---

(1) Production du bassin de la Loire (1893)..... 3.507.000 tonnes.
(2) Production du bassin du Gard (1893)..... 2.005.000 tonnes.
(3) Production du bassin de Bourgogne et Nivernais. 1.979.000 tonnes.

Commentry, dans l'Allier, est une des plus remarquables de France par la régularité de son développement horizontal; elle livre près d'un million de tonnes de combustible par an. Le produit des puits d'Ahun est d'environ 190.000 tonnes (1). Grâce à des conditions favorables d'extraction, les houillères de Commentry fournissent le combustible aux provinces de la moyenne Loire et disputent même aux charbons du Nord et du Pas-de-Calais les marchés de l'Ile-de-France.

Le dernier groupe de grandes exploitations houillères de la zone du Massif Central s'est formé au sud-ouest dans les départements de l'Aveyron et du Tarn. Il est connu sous la dénomination générale de *bassin d'Aubin*.

Son produit est voisin de 900,000 tonnes. Avec les houilles tirées des galeries de *Decazeville*, de *Cransac* et de *Carmaux* on dépasse le chiffre de 1,400.000 tonnes. Mais une série de grèves a désorganisé pour longtemps l'industrie extractive de cette région (2).

Beaucoup moins riches sont les couches enchâssées au cœur même du Massif Central, et dont les principales, celles des *bassins* de *Brassac* et de *Saint-Éloy* donnent près de 400,000 tonnes (3). Le premier de ces bassins est situé dans le voisinage de Brioude ; le second est le plus important d'un groupe d'exploitations qui se partagent les régions de la Sioule et de la haute Dordogne.

Enfin au sud-est, dans le département de l'Hérault, sur le flanc des Garrigues, le *bassin de Graissessac* comprend un grand nombre de couches assez riches dont l'exploitation annuelle fournit 200,000 tonnes de combustible.

Trois autres régions donnent aussi, mais en quantité beaucoup moindre, du combustible minéral.

Au commencement de ce siècle la France possédait à l'est les belles houillères de la *Sarre* que les traités de 1815 et de 1871 ont fait passer aux mains de l'Allemagne. C'est aujourd'hui une des causes de richesse de l'État voisin. Plus d'un industriel, plus d'un ingénieur s'est livré à des recherches pour découvrir des dépôts houillers dans la région de la Lorraine qui est restée française, mais sans succès jusqu'ici. Il ne nous reste, pour faire concurrence aux houilles de la Sarre, que le *bassin de Ronchamp*, dans la Haute-Saône. Il est inutile d'insister sur la médiocrité des rares couches qui sont exploitées dans le département des Vosges.

Les houillères de Ronchamp ne fournissent guère qu'un produit annuel de 222,000 tonnes.

Si les grès vosgiens contiennent peu de lambeaux houillers, la zone de terrains primitifs de Vendée et de Bretagne en est encore moins pourvue. Leur contingent dans la production nationale ne représente que 146,000 tonnes, dont la moitié provient du *bassin du Maine*, développé

---

(1) Production du bassin de Commentry..... 860.571 tonnes.
— — Ahun..... 191.013 —
(2) Production du bassin du Tarn et de l'Aveyron. 1.419.854 tonnes.
(3) Production des bassins de Brassac et St-Éloy.. 399.759 tonnes.

dans les deux départements de la Sarthe et de la Mayenne. Le *bassin de la basse Loire*, que se partagent les deux départements de Maine-et-Loire et de la Loire-Inférieure, donne un peu plus de 30,000 tonnes; celui de la *Vendée* (Chantonnay et Vouvant) est un peu plus riche (43,000 t.).

Les *Alpes* renferment quelques couches d'anthracite et de lignite. La couche la plus abondante est celle du *bassin d'Aix* qui fournit plus de 430,000 tonnes de lignite. Pour les anthracites la production est surtout abondante dans les *bassins du Drac* (142,000 tonnes) et de la *Tarantaise*. En outre la France du nord-ouest possède quelques tourbières.

En résumé, sur 636 concessions de mines de combustible minéral, 298 sont exploitées d'une manière normale (158 seulement font des bénéfices); de nos 557,000 hectares de houillères, 354,000 seulement contribuent à la production annuelle de 25 millions de tonnes. Cette production a fait des progrès constants depuis le commencement du siècle : c'est surtout à partir de 1870 que, malgré la perte du riche bassin de la Sarre, la progression s'est accentuée. Dans les dernières années, la crise manufacturière, des grèves nombreuses, ont diminué la production. Ajoutons enfin que les progrès de la construction des machines ont amené une meilleure utilisation du combustible, partant une moindre consommation (1).

Quoi qu'il en soit, notre consommation de combustibles minéraux est fort supérieure à la production (36,379,000 tonnes en 1893). Nous devons importer chaque année près de 11 millions de tonnes (11,401,000 tonnes en 1893) pour alimenter notre industrie, car nous ne sommes ni parmi les pays les plus riches en combustible minéral, ni même parmi les mieux installés pour l'exploitation. La Grande-Bretagne, les États-Unis d'Amérique produisent 7 fois plus, l'Allemagne, 3 fois plus de houille que nous, et la tonne de houille tirée de la mine coûte 6 francs aux États-Unis, 8 francs en Grande-Bretagne, 10 francs en Allemagne, tandis qu'elle revient chez nous à près de 12 francs (2). Nous dépensons beaucoup plus que ces puissants pays d'industrie, beaucoup plus que la Belgique et que l'Autriche-Hongrie, pour atteindre au moyen de puits et de galeries ces trésors sou-

---

(1) Production de la houille depuis 1820 :

1820.....	1.094.000	tonnes.	1870.....	13.330.000	tonnes.
1830.....	1.863.000	—	1880.....	19.362.000	—
1840.....	3.003.000	—	1890.....	26.083.000	—
1850.....	4.434.000	—	1893.....	25.173.000	—
1860.....	8.304.000	—			

(2) Production et prix de revient de la houille (1893) :

			fr. c.
Grande-Bretagne.....	166.955.000	tonnes vendues.	8,43 la tonne.
États-Unis.....	165.300.000	—	6,25 —
Allemagne.....	73.909.000	—	10 env. —
France	*25.173,000*	—	*11.54* —
Belgique.....	19.411.000	—	9.34 —
Autriche-Hongrie.....	10.785.000	—	10 env. —
Russie	6.921.000	—	?

errains : et la différence du prix de main-d'œuvre entre la France et ses voisins ne suffit pas à expliquer l'infériorité de notre production houillère. Comparez donc nos puits si profonds du bassin de la Loire avec les faciles exploitations du bassin allemand de la Ruhr, avec celles de Cardiff et de Newcastle !

Et par malheur cette infériorité est grave, aussi grave que fut, pendant les siècles précédents, l'infériorité de la production agricole. La houille n'est plus seulement le pain de l'industrie ; elle est devenue un des nerfs de la guerre, un facteur important de la puissance maritime, militaire, coloniale. Ne voit-on pas la Grande-Bretagne semer partout des stations de charbon pour le ravitaillement de ses escadres en cas de guerre? Le pays qui possède des mines de houille d'une exploitation facile et rémunératrice construit à meilleur compte ses navires, ses forteresses, fabrique à moins de frais ses armes, développe aisément son réseau de voies ferrées, prodigieux instrument de guerre qui permet de frapper des coups foudroyants. Mais il ne faut point s'alarmer. La France, même avec sa médiocrité de richesse minérale, pourrait encore se suffire en améliorant ses procédés d'extraction, en évitant surtout les luttes malsaines qu'on suscite souvent à la légère entre les patrons et les ouvriers, en diminuant enfin les frais de transport de cette précieuse denrée. Enfin l'emploi des forces naturelles, en particulier de celles des torrents, corrigera peut-être à notre avantage, dans un avenir prochain, l'omnipotence de la houille.

La consommation et la production de la *tourbe* tendent à diminuer en France. Nos tourbières donnaient, vers le milieu du siècle, un produit d'à peu près 500,000 tonnes ; on n'extrait plus aujourd'hui que 174,000 tonnes de tourbe.

Les métaux ; le fer. — Après la houille, la matière que l'industrie consomme en plus grande quantité et emploie aux plus divers usages est le fer. A cet égard notre richesse est considérable ; mais comme le minerai de fer se rencontre dans presque tous les pays, notre richesse contribue seulement à nous dispenser d'enrichir le voisin sans nous permettre de rien exporter. Nous sommes même encore, dans une mesure moindre que pour la houille, les tributaires d'autres peuples industriels ; car si nous possédons beaucoup de minerai de fer, les États riches en houille reprennent leur avantage sur nous en transformant à meilleur compte le minerai brut en fonte. De là notre infériorité.

Les minerais de fer exploités en France appartiennent aux trois grandes catégories que distinguent les géologues : nos plaines et certaines zones de nos plateaux contiennent des *minerais d'alluvions*, compris dans les terrains tertiaires. Les *minerais en couches*, de beaucoup les plus abondants, se trouvent dans les terrains jurassiques et crétacés. Enfin les *filons*, sous différents aspects, sont recélés dans les terrains primitifs : les minerais de filons sont fort recherchés et de qualité supérieure.

C'est dans nos *provinces de l'est* que l'exploitation du minerai de fer

est le plus intense. Elle fut suscitée jadis en Bourgogne et en Franche-Comté par l'abondance et le bon marché des bois, à l'époque où l'on transformait le minerai en fonte dans des fours chauffés avec le produit des forêts ; en Lorraine c'est le voisinage des houillères de la Sarre qui encouragea l'industrie extractive du fer. Naturellement la Lorraine, plus proche des pays riches en houille, développa ses extractions de minerai, tandis que les mines de Franche-Comté, de Bourgogne et de Champagne restreignaient leur production, les bois devenant de plus en plus rares et coûteux.

La supériorité du département de *Meurthe-et-Moselle* s'accentue d'année en année. On y exploite des minerais de fer oolithique ; grâce à des découvertes récentes des ingénieurs, l'exploitation a gagné en qualité comme en quantité. Les principaux groupes de mines sont ceux des environs de *Nancy* (Champigneulles, Frouard, Pompey, etc.), de *Pont-à-Mousson*, de *Longwy*. Si la guerre de 1870-71 nous a enlevé les mines excellentes de *Moyeuvre*, d'*Ottange* et d'*Hayange*, les sondages exécutés dans les environs de Conflans ont révélé des minerais de qualité exceptionnelle. Avant la perte de l'Alsace-Lorraine, les deux départements de la Moselle et de la Meurthe fournissaient près de 1 million et demi de tonnes de minerai : en 1893 on a extrait 2,809,000 tonnes des mines de Meurthe-et-Moselle, soit plus des deux tiers de la production nationale.

Le département de la *Haute-Marne* occupe le second rang avec les gisements de minerai en grains de l'arrondissement de *Vassy* : mais il produit près de vingt fois moins que le groupe de Meurthe-et-Moselle (146,000 tonnes en 1893).

Au *centre* les régions du Morvan, du Nivernais et du Berri sont plus favorisées que la précédente à cause du voisinage des houillères de la bordure nord du Massif Central ; dans ce groupe le premier rang appartient au département du *Cher* qui extrait annuellement plus de 50,000 tonnes. Le Creusot reçoit des mines de *Change* et de *Mazenay* un important contingent de minerai, bien qu'il approvisionne ses usines en plusieurs régions.

Le *nord*, si riche en houille, est pauvre en fer et ne suffit pas à sa consommation industrielle.

Au *sud-ouest* le Poitou, le Périgord et les Landes donnent des minerais d'alluvion en quantité insuffisante pour faire naître une grande industrie métallurgique.

Au *nord-ouest*, en Bretagne, dans le Perche, le Maine et la Normandie les exploitations minières sont très disséminées.

Au *sud-est*, soit dans les Alpes, soit dans la région des Cévennes, on peut citer des centres important d'industrie extractive. Les minerais de fer oligiste de l'*Ardèche* (la Voulte) sont d'une qualité remarquable, comme le fer spathique des Alpes qui est extrait des mines d'Allevard, dans l'Isère.

Les fers de la zone pyrénéenne, comme ceux des Alpes, sont produits en quantité médiocre mais ont aussi une grande réputation ; telles sont les hématites de l'*Ariège*.

En résumé, la production des minerais de fer, quoique assez considérable, ne suffit pas à la consommation (1). Elle le pourrait amplement, si l'on exploitait tous les gisements que notre sol contient. Mais les mines françaises sont situées souvent trop loin des centres houillers, et les industriels ont intérêt à faire venir de l'étranger des fers ou des fontes produits à meilleur marché que chez nous (2).

La France a été distancée. Elle vient beaucoup après la Grande-Bretagne, les États-Unis, l'Allemagne et l'Espagne (3). Heureusement que, parmi les pays qui suppléent à notre insuffisance, se trouve la France africaine, l'Algérie (4).

Le cuivre. — La France possède quelques gisements de cuivre, mais, devant les maigres produits de ces mines, et surtout devant la concurrence que nous faisaient les cuivres de Grande-Bretagne, d'Espagne et du Nouveau Monde, on a renoncé complètement à l'exploitation. Les statistiques officielles pour 1893 montrent qu'après une décroissance qui a duré depuis 1875, l'extraction du cuivre a complètement cessé en France. C'est un fait regrettable, et il est peut-être à craindre que l'on se soit trop vite et trop aisément résigné à la suprématie de nos voisins. L'Algérie peut cependant, pour le cuivre, comme pour le fer, prendre une place importante et compenser notre pénurie absolue (5).

Le plomb. — Nous ne sommes pas riches non plus en plomb, et notre

---

(1)

Production du minerai en 1893.....	3.517.000	tonnes.
Consommation du fer en 1893.....	4.845.000	— environ.
Importation du fer en 1893.....	1.630.000	— —
Exportation du fer en 1893.....	302.000	— —

(2) Production du minerai de fer de 1833 à 1893 :

1833.....	714.000	tonnes.	1873.....	3.051.000	tonnes.
1843.....	1.203.000	—	1883.....	3.298.000	—
1853.....	1.983.000	—	1893.....	3.517.000	—
1863.....	3.278.000	—			

(3) Production du fer dans les principaux États :

Iles Britanniques.	11.383.000	tonnes.	Luxembourg	3.352.000	tonnes.
États-Unis.....	11.176.000	—	Russie	1.958.000	—
Allemagne	8.105.000	—	Autriche-Hongrie .	1.901.000	—
Espagne.....	5.420.000	—	Suède et Norvège.	1.293.000	—
France.....	*3.517.000*	—	Belgique	284.000	—
Algérie.....	*394.000*	—			

(4) Importation d'Algérie en France (1893) : 51.000 tonnes.

(5) Production du cuivre dans les principaux États :

Espagne.....	2.160.000	tonnes.	Autriche-Hongrie..	11.500	tonnes.
Italie.....	96.000	—	*Algérie*.....	*6.000*	—
Colonies Anglaises.	70.500	—	Chili	5.900	—
Portugal.....	100.000	—	Iles Britanniques ..	5.400	—
Suède et Norvège..	44.000	—	Allemagne.....	650	—

production est loin de suffire à notre consommation; elle ne s'élève en effet qu'à 24,000 tonnes environ. Le plomb que nous produisons nous vient, pour la plus forte part, de *Pontpéan* (Ille-et-Vilaine), et de *Pontgibaud* (Puy-de-Dôme). Les départements de la Lozère, des Hautes-Alpes, de l'Aveyron et la Corse renferment aussi une certaine quantité de minerais plombifères.

On remarquera que nos mines de plomb sont situées en général bien loin des centres de production houillère. Il y a là une infériorité pour notre industrie métallurgique, une cause d'importation de minerais étrangers et d'établissement d'usines dans les ports mêmes où sont débarqués ces minerais.

Les minerais de plomb fournissent aussi une part d'argent (4 à 5 p. 1000 du poids brut).

Les pays étrangers qui importent en France le plus de plomb sont l'Espagne, l'Autriche-Hongrie et l'Angleterre. Mais en général l'importation a lieu sous forme de métal déjà traité et préparé à l'usinage vraiment industriel (1).

Zinc, manganèse, etc. — Nous sommes fort pauvres en minerais de zinc; le Gard (*Robiac*) et le Var ont les principales mines. La production totale est de 74,000 tonnes. Enfin à la production française s'ajoute celle de l'Algérie. L'Allemagne, la Belgique, les colonies hollandaises de l'archipel de la Sonde sont nos principaux pourvoyeurs (2).

Quant nous aurons cité les gisements de *manganèse* de Saône-et-Loire (*Romanèche*) et de l'Ariège, d'*antimoine* de l'Auvergne et de la Corse nous aurons indiqué les principales sources de production de minerais français.

On peut dire que les ressources de notre pays en minerais sont médiocres; les conditions naturelles de l'industrie métallurgique n'y sont donc point très favorables. La distribution géologique des terrains a rendu le nombre des exploitations fort restreint et l'extraction elle-même bien souvent difficile. En revanche nombre de nos colonies regorgent de richesses minérales.

Le sel. — Le règne minéral donne à notre alimentation un précieux condiment, le sel, qui est en même temps une matière de plus en plus utilisée par les usines à soude.

---

(1) Production du plomb dans les principaux États :

Espagne	349.000	tonnes.	*France*	*24.000*	tonnes.
Iles Britanniques	148.000	—	*Algérie*	*280*	—
Colonies Anglaises	97.070	—	Suède	20.000	—
Autriche-Hongrie	101.000	—	Allemagne	5.900	—
Italie	29.000	—			

(2) Production du zinc dans les principaux États :

Allemagne	788.000	tonnes.	Espagne	68.000	tonnes.
États-Unis	213.000	—	Suède	55.000	—
Italie	133.000	—	Autriche	30.500	—
France	*74.400*	—	Iles Britanniques	24.100	—
Algérie	*24.400*	—	Belgique	11.000	—

La France est riche en sel. D'une part, elle possède une grande étendue de côtes assez plates pour qu'on y installe des *marais salants*; d'autre part, les mines de *sel gemme* sont fort importantes en Lorraine.

La zone des marais salants est très nettement déterminée par la géographie, sur nos côtes de l'Océan et de la Méditerranée. Sur le littoral atlantique, les basses plages voisines des embouchures de la Loire et de la Gironde sont aptes à l'évaporation des eaux de mer à laquelle travaillent le vent et le soleil. Les plus vastes étendues sont comprises dan les départements de la *Charente-Inférieure*, de la *Vendée* et de la *Loire-Inférieure*. Sur le littoral méditerranéen, l'emplacement naturel est la côte plate du Bas-Languedoc et la petite région de la Provence occidentale, où les ramifications montagneuses ne touchent point la mer. Hérault, Gard, Var et Bouches-du-Rhône sont les principaux départements producteurs de cette région.

Le sel gemme est exploité dans les mines de Lorraine et de Franche-Comté. La guerre de 1870-71 nous a fait perdre les belles salines de *Vic*, de *Dieuze*, de *Chambrey* près Château-Salins dont le nom est significatif; mais ce malheur a été compensé par le développement des exploitations de la région de Meurthe-et-Moselle, des mines de *Varangéville*, *Saint-Nicolas*, *Rosières-aux-Salines*, etc. La Franche-Comté tire un produit beaucoup moindre des sources salines (*Salins*), dont on fait évaporer les eaux. Enfin, le même procédé est employé pour mettre en valeur quelques sources des Pyrénées occidentales, du département des Basses-Pyrénées en particulier.

La quantité extraite annuellement par ces deux méthodes dépasse 1 100 000 tonnes. Le produit des mines et des marais tend à s'accroître; en outre, on observe que les marais salants de la Méditerranée sont plus prospères que ceux de l'Océan. Cela tient à deux causes, à la régularité du niveau des eaux de cette mer, et surtout à l'intensité de l'évaporation sous un ciel plus chaud. La France suffit à sa consommation, ce qui d'ailleurs n'empêche point des échanges.

Les carrières. — Nous avons beaucoup plus de carrières que de mines proprement dites et le produit en est, en moyenne, beaucoup plus rémunérateur : notre sol renferme, à peu d'exceptions près, toutes les espèces de pierres usitées dans la construction des voies et des édifices, ou employées par les beaux-arts.

Le dur *granit* abonde dans les terrains primitifs de France, dans les Alpes, les Vosges, le Massif Central, les monts de Bretagne, de Vendée et du Cotentin. On l'a tout naturellement exploité dans les zones les plus voisines de nos grandes agglomérations urbaines, surtout de Paris; car c'est, à cause du prix du transport et des frais d'extraction, une matière de luxe. Ainsi, les carrières de granit les plus importantes sont celles des *îles Chausey* et du *Cotentin*, aux environs de Vire. C'est bien là, en effet, presque géométriquement, la série des couches granitiques le mieux à portée de Paris et des autres riches et grandes villes du nord. Le granit des Chausey et de Vire est, en outre, d'un grain fin, d'une

belle nuance grise. Les Vosges et la Corse fournissent des granits d'autres couleurs employés aussi pour la construction des monuments.

L'exploitation des *pierres de taille* tirées de masses d'un calcaire plus ou moins grossier, est fort développée aux environs mêmes de la capitale et des grandes villes. A la même catégorie géologique appartiennent les *moellons*, de moins forte dimension et de structure moins régulière. Pierres de taille et moellons existent en abondance dans notre sous-sol, puisque les terrains secondaires et tertiaires qui les renferment comprennent la plus grande partie de la France. Leur variété est très considérable ; pierres sèches, pierres dures sont exploitées dans le voisinage de la plupart des grandes villes ; la présence de ces matériaux a contribué beaucoup à déterminer autrefois l'emplacement des cités.

Il n'y a pas, à vrai dire, de détermination géographique des carrières ; presque toutes les régions de la France sont aptes à cette industrie, qui occupe 115 000 travailleurs dans plus de 36 000 carrières. Le géographe n'a donc pas à énumérer les groupes d'exploitation de la pierre de taille. Citons seulement les carrières dont le travail constitue autre chose qu'une petite industrie locale et donne matière à un commerce de quelque valeur.

Les départements voisins de Paris en comptent un grand nombre, *Alfort*, *Bagneux*, etc. ; *Château-Landon* (Seine-et-Marne), dont les pierres de taille ont beaucoup de réputation ; *Chantilly* et *Saint-Leu*, dans l'Oise. A l'est, la Lorraine, avec ses blocs énormes de *Lérouville*, de *Commercy*, etc., la Bourgogne, avec nombre d'exploitations du calcaire jurassique (*Tonnerre*), occupent beaucoup de carriers. A l'ouest, les pierres de *Saint-Vaast*, en Normandie, de *Caen*, d'*Angoulême*, sont les plus réputées.

La *craie* est d'un usage beaucoup plus restreint, l'objet d'une exploitation beaucoup moins active.

Les *ardoises*, employées pour la couverture des toits et pour le dallage, sont extraites des énormes couches de schistes argileux des environs d'Angers, surtout de *Trélazé*, puis de *Fumay* dans les Ardennes. C'est là une industrie extractive importante et concentrée dans un petit nombre de régions, précisément à cause de la rareté des beaux schistes argileux ; voilà une localisation géographique bien nette indiquée par la géologie.

Le *marbre*, de qualités et de colorations très diverses, abonde en France. Mais, d'une part, son extraction est coûteuse et difficile, et d'autre part, il a fallu beaucoup de délicatesse, de tact et d'expérience, pour arrêter le choix des industriels sur les plus belles variétés. Longtemps, la France fit venir de l'étranger des marbres que renfermait son sol ; aujourd'hui encore, nous manquons des marbres blancs si recherchés des artistes, tels que ceux de Carrare.

Les Pyrénées sont la principale zone de production des marbres. Le marbre blanc de *Saint-Béat* (Haute-Garonne) est le plus proche du Carrare par la finesse de son grain. Citons encore celui de *Campan* et les marbres jaunes de *Castéra-Verduzan* (Gers).

A l'est, les *Ardennes* (Givet), les *Vosges*, les *Alpes*, avec plusieurs variétés de marbres noirs et jaunes, la *Corse*, enfin, très riche en cette matière, ont le plus grand nombre de carrières.

Au nord, on estime les marbres gris de *Maubeuge* et de *Boulogne;* à l'ouest, les marbres noirs de *Sablé*, dans la Sarthe. Mais ces carrières sont loin d'avoir l'importance de celles des Pyrénées.

Le *grès*, roche siliceuse employée dans la construction, le pavage, la poterie, est tiré des *Vosges* et des carrières de la forêt de *Fontainebleau*.

La *meulière*, dont l'exploitation est beaucoup moins active depuis la diffusion des moulins à cylindres, est tirée des carrières de *Bergerac* (Dordogne), de *Saint-Fargeau* (Yonne), et surtout de la *Ferté-sous-Jouarre* (Seine-et-Marne).

Un des éléments les plus importants de l'industrie du bâtiment est le *plâtre* exploité dans les riches carrières des environs de Paris. La *chaux* provient des départements de la Seine, de Seine-et-Marne et de Seine-et-Oise, de l'Yonne, de l'Allier et de la Mayenne.

Il est une exploitation minérale que le développement de l'agriculture savante a rapidement encouragée de nos jours, c'est celle des engrais. Depuis de longues années, les *marnes* étaient employées à cet usage. Maintenant, on s'applique surtout à l'extraction des *phosphates de chaux*, très abondants en Normandie, en Champagne, en Lorraine et d'une manière générale dans les terrains jurassiques.

Les matières premières des industries artistiques et de la poterie, *albâtre*, *argile*, *grès*, *kaolin*, ne manquent pas davantage au sol français. Nous le constaterons en étudiant la localisation des industries qui en sont dérivées.

Les eaux minérales. — L'exploitation des eaux minérales est une des industries extractives les plus importantes de notre pays. Les sources ferrugineuses, sulfureuses, salines, etc., se rencontrent dans un grand nombre de régions, surtout dans les pays de montagnes où les couches géologiques ont été plus particulièrement remuées. On a exploité ces eaux de préférence dans les sites les plus capables d'exercer sur les malades une influence salutaire. La géographie pittoresque a été consultée comme la géologie, et l'on s'en est tenu à l'aménagement des sources les plus favorables à tous égards.

Au sud-ouest, la région des Pyrénées compte nombre de sources d'eaux minérales, *Cauterets*, *Bagnères-de-Bigorre* et *Barèges* (Hautes-Pyrénées), les *Eaux-Bonnes* et les *Eaux-Chaudes* (Basses-Pyrénées), *Bagnères-de-Luchon* (Haute-Garonne), *Amélie-les-Bains* et *Le Vernet* (Pyrénées-Orientales) sont des sources sulfureuses réputées.

Le Massif Central, qui renferme nombre de formations volcaniques, c'est-à-dire les laboratoires souterrains les plus actifs de sources minérales, est également bien partagé. Au premier rang sont les stations de l'Auvergne, dans les départements du Cantal et du Puy-de-Dôme, *La Bourboule*, *Royat*, le *Mont-Dore*, qui, avec *Vichy* (Allier), reçoivent le plus grand nombre de visiteurs. Citons encore *Vals* (Ardèche), *Saint-Galmier*

(Loire) et *Bourbon-l'Archambault* (Allier). Les sources de cette région sont fort diverses et appropriées au traitement de nombreuses maladies.

Dans les Alpes, les stations les plus fréquentées sont *Aix-les-Bains* (Savoie) et *Uriage* (Isère). La qualité exceptionnelle des eaux chaudes et sulfureuses d'Aix-les-Bains, déjà exploitées au temps de la domination romaine, leur vaut la visite d'un bon nombre d'étrangers.

Les sources de *Salins*, et les autres sources salines du Jura, sont beaucoup moins recherchées que celles des Vosges. Les propriétés curatives des eaux, la beauté des sites, une vogue traditionnelle, rendent célèbres les noms de *Bussang*, de *Contrexéville*, de *Plombières* et de *Bourbonne-les-Bains*.

A ce groupe des Vosges se rattachent les sources minérales d'*Alsace*, dont nous avons perdu la propriété et qui sont justement célèbres, celles de *Niederbronn* et de *Soulzmatt*.

L'exploitation des sources d'eaux minérales représente une part importante des revenus des pays montagneux si pauvres à tant d'égards. C'est une ressource qui a contribué, dans des provinces où la vie d'isolement s'imposait sur de vastes espaces, à former des agglomérations urbaines et à susciter les industries qui en sont la conséquence naturelle.

Résumé de la production des mines et carrières. — La France, on le voit, n'est pas parmi les pays les plus favorisés au point de vue de la richesse minérale. Sauf pour le sel, et pour les pierres, nous sommes obligés de compter sur l'étranger. Le minéral qui nous manque, en somme, le plus, c'est la houille, et cette pauvreté se répercute sur toute la production minérale. C'est beaucoup ce fait qui explique la faible exploitation du fer, l'abandon des mines de cuivre. L'extraction est plus chère, lorsque le combustible minéral manque ou revient à un prix trop élevé.

§ II. — Mise en œuvre et transformation en objets industriels des matières premières minérales (1).

Aperçu général. — Les industries purement extractives intéressent la géographie au premier chef, parce qu'elles montrent bien encore l'homme sous la dépendance des causes naturelles, et indiquent d'une manière brutale ses rapports avec le sol. A mesure qu'on s'éloigne de l'étude de cette première forme d'industries, pour examiner les industries plus compliquées et plus ingénieuses qui en dérivent, il devient moins facile de marquer le lien matériel qui nous attache à la terre natale et nous rend étroitement responsables de sa prospérité. Les causes historiques, commerciales, les influences sociales de tout genre, s'enche-

(1) Il nous arrivera souvent d'employer, au cours de ce chapitre, le terme d' « industries préparatoires » pour désigner les industries qui opèrent la première transformation des matières premières minérales en objets industriels. Nous savons que l'économie politique prend ce terme dans une autre acception. Mais on comprend que le géographe ne considère pas du même point de vue la série des transformations de la matière.

vêtrent et compliquent ou détruisent l'action des causes purement physiques. Il n'en résulte pas que le géographe doive se désintéresser de l'étude de ces industries moins primitives, mais il ne doit les décrire qu'autant qu'il peut en montrer le rapport, proche ou lointain, immédiat ou médiat, avec la condition physique des régions naturelles, en tant aussi qu'elles contribuent à donner à la France un caractère spécial, et à marquer sa place parmi les autres puissances du monde, à montrer dans quel sens s'exerce et doit s'exercer son activité.

Industries dérivées de la houille. — On peut dire qu'en somme toutes les industries sont sous la dépendance plus ou moins étroite de la production houillère : matière première, élément de transformation chimique, même de force motrice, la houille se retrouve partout comme un aliment presque indispensable du travail industriel. Mais elle donne lieu elle-même, par ses transformations en produits secondaires, à plusieurs industries. Telle est la fabrication si intense du *gaz d'éclairage*, qui a fait naître elle-même une quantité presque innombrable d'autres industries : le *coke*, les *teintures*, qui remplacent de plus en plus les couleurs végétales, les *parfums*, sont les résidus de la fabrication du gaz.

Fontes, fers et aciers. — Le minerai de fer, retiré du sol et trié, est soumis tout d'abord à une série d'opérations qui le convertissent en fonte, en fer et en acier. Décrire ces opérations et les instruments qui permettent de les accomplir n'est point l'office du géographe. Nous n'avons donc ici qu'à examiner la distribution de ces industries sur le sol français et à en comparer le développement avec celui auquel sont arrivés les autres peuples civilisés.

La production de la *fonte* est en progrès constants chez nous depuis le commencement du siècle. Ce n'est pas que le nombre des hauts fourneaux se soit accru; au contraire, il a sensiblement diminué. On en comptait environ 600 vers 1850; il n'y en a plus que 106 aujourd'hui (1893). Mais l'outillage et les procédés se sont en même temps perfectionnés, et la quantité de fonte produite a suivi une marche ascensionnelle presque régulière. Après la crise des années 1883 à 1886, une loi protégeant les fontes françaises contre les produits de l'étranger a amené une remarquable reprise des affaires. Nous produisons actuellement un peu plus de 2 millions de tonnes de fonte (1). Les départements qui en produisent le plus sont, en première ligne celui de Meurthe-et-Moselle qui, à lui seul, a fourni 1 216 000 tonnes de fonte, c'est-à-dire sensiblement plus que la moitié de la production totale, puis le Nord, Saône-et-Loire, etc.

La France n'occupe que le quatrième rang pour la production des

(1) Production de la fonte depuis 1820 :

1820.....	115.000 tonnes.	1870.....	1.381.000 tonnes.
1830.....	225.000 —	1880.....	1.725.000 —
1840.....	403.000 —	1890.....	1.962.000 —
1850.....	406.000 —	1893.....	2.003.000 —
1860.....	898.000 —		

fontes, il faut ajouter que la tonne de métal revient à un prix plus élevé chez nous que chez la plupart de nos rivaux; seuls, les États-Unis et l'Autriche-Hongrie produisent à moins bon compte (1).

Le *fer*, employé pour les constructions, beaucoup moins pour les rails, depuis les progrès de la fabrication de l'acier, est traité dans nos hauts fourneaux en quantités de plus en plus considérables depuis le commencement du siècle. Le moment où cette production s'est élevée au plus haut chiffre est l'année 1882. Depuis, la concurrence de l'étranger, mieux fourni que nous en houille, a amené une dépression assez grave pour inquiéter les industriels (2).

Le nombre des fours et des usines qui travaillent le fer a diminué, tandis que la production du métal se développait. Le travail s'est de plus en plus concentré; les grandes agglomérations industrielles ont remplacé la multitude des petites exploitations dont les propriétaires étaient mal pourvus d'outils et dénués des capitaux nécessaires pour fabriquer dans des conditions avantageuses.

C'est la métallurgie de l'*acier* qui a fait en France les progrès les plus rapides. Grâce aux innovations de Bessemer, Siemens et des frères Martin, la production de ce métal jadis fort cher et, pour cette raison, peu employé, n'a cessé de s'accroître jusqu'à nos jours. En même temps que la production s'accroissait, le travail des aciers s'améliorait, et nous pouvons aujourd'hui soutenir la concurrence au point de vue de la qualité avec les aciéries d'Angleterre, d'Allemagne et des États-Unis,

---

(1) Production de la fonte, et prix moyen de la tonne dans les principaux États :

Iles Britanniques.....	7.089.000	tonnes se vendant.		57	francs la tonne.
États-Unis.....	7.238.000	—	...	61	—
Allemagne.....	4.404.000	—	...	54	— environ.
France	*2.003.000*	—	...	*58*	—
Russie.	1.029.000	—	...	?	—
Autriche-Hongrie....	972.000	—	...	91	—
Belgique	745.000	—	...	48	—

(2) Production des fers depuis 1820 :

1820.....	80.000	tonnes.	1869.....	904.000	tonnes.
1830.....	149.000	—	1883.....	1.073.000	—
1840.....	257.000	—	1890.....	825.000	—
1850.....	246.000	—	1893.....	808.000	—
1860.....	532.000	—			

Production du fer et prix moyen de la tonne dans les principaux États :

États-Unis.....	4.085.000	tonnes se vendant.		129	francs la tonne.
Allemagne..... ..	1.170.000	—	...	147	—
Iles Britanniques....	1.364.000	—	...	?	—
France..... .	*808.000*	—	...	*173*	—
Belgique.....	485.000	—	...	128	—
Autriche-Hongrie....	331.000	—	...	188	—

qui donnent pourtant des produits annuels quatre, cinq et huit fois plus abondants (1).

Autres métaux. — Nous avons constaté la pauvreté du sol français en métaux autres que le fer. Il en résulte que nos industries métallurgiques sont réduites à s'approvisionner en grande partie de métaux en lingots, gueuses ou saumons, et non de minerais. Le traitement de ces métaux se fait chez nous dans des proportions fort restreintes. Tandis que le fer subit en France toute la série de ses transformations et occupe nos ouvriers depuis le moment où on le retire du sol en minerai jusqu'à celui où il devient machine, les autres métaux ne sont travaillés chez nous que dans les centres d'industries purement mécaniques. Les 3 ou 4 000 tonnes de cuivre que nos ateliers travaillent chaque année sont non seulement le résidu de minerais étrangers, mais encore et surtout des cuivres ayant déjà subi dans les usines non françaises plusieurs séries de préparations. On comprend que, dans ces conditions, le géographe n'ait pas à s'occuper de ces branches de notre industrie.

Localisation géographique des hauts fourneaux. — L'activité des hauts fourneaux de France s'applique donc surtout au travail de préparation des fontes, fers et aciers nécessaires à l'alimentation des industries mécaniques.

Les hauts fourneaux se sont établis tout d'abord dans les régions qui produisent à la fois houille et minerai de fer en abondance et à bon compte. Et des deux facteurs, la houille est sans contredit le plus important. Toutefois, par exception, il peut arriver que des hauts fourneaux s'élèvent dans des pays dépourvus de houille, ou même dépourvus de houille et de fer. Cette anomalie s'explique par la facilité des échanges qui a, de nos jours, diminué l'importance économique des frontières et celle des distances. Du jour où le commerce international a pris une extension considérable, l'industrie s'est dégagée en partie du lien qui l'attachait au sol. C'est pour cette raison que la métallurgie s'exerce d'une manière bien plus lucrative dans des régions privées de houille, mais heureusement placées pour recevoir à vil prix le combustible étranger, que dans le voisinage de telle houillère médiocre de notre pays. Nos hauts fourneaux de l'est en sont un exemple. De même les

---

(1) Production des aciers en France depuis 1826 :

1826.....	5.000 tonnes.	1866.....	49.000 tonnes.
1836.....	5.000 —	1876.....	242.000 —
1846.....	13.000 —	1886	454.000 —
1856.....	19.000 —	1893.....	664.000 —

Production des aciers et prix moyen de la tonne dans les principaux États :

États-Unis.....	4.841.000	tonnes se vendant.	125	francs la tonne.
Allemagne.....	3.102.000	—	136	—
Iles Britanniques ...	2.893.000	—	?	—
France	*664.000*	—	*251*	—
Belgique	225.000	—	128	—
Suède et Norvège ..	160.000	—	?	—

grands ports de France ont des forges que la houille anglaise alimente à des conditions avantageuses; on y reçoit aussi le minerai dont le transport par voie de mer est peu coûteux.

Jadis le voisinage de forêts abondantes était un encouragement à la création des hauts fourneaux. Aujourd'hui on produit de préférence les fers avec le coke, dont le prix de revient est beaucoup moins élevé : cette modification dans les usages de l'industrie a amené une crise qui a fort éprouvé les régions adonnées au travail des métaux par les feux de bois.

Dans leur répartition actuelle, les hauts fourneaux peuvent être rangés en trois groupes principaux, l'un à l'est, l'autre au nord, le troisième au centre. Les régions de l'ouest, du sud-ouest et du sud-est sont beaucoup moins importantes.

1° *Groupe de l'Est.* — Nous comprendrons dans ce vaste groupe de l'est les forges et hauts fourneaux de Lorraine, de Champagne et de Franche-Comté.

Les hauts fourneaux de *Lorraine*, *Nancy* (Champigneulles, Jarville, etc.), de *Frouard*, *Pompey*, *Pont-à-Mousson*, *Longwy*, *Stenay*, doivent leur existence à la découverte de minerais de fer excellents, faciles à exploiter, et au voisinage des houillères de la Sarre. La séparation de l'Alsace et de la Lorraine nous a fait perdre un grand nombre des hauts fourneaux de cette zone, et la propriété du terrain houiller. Mais l'industrie a persisté et s'est développée quand même. Bien plus, grâce aux progrès de la circulation par canaux en France et aux meilleures combinaisons de tarifs de nos compagnies de chemins de fer, les houilles de Flandre font maintenant une concurrence victorieuse à celles de l'Allemagne. Les récentes découvertes qui ont révélé dans l'arrondissement de Briey des gisements de minerai plus facile à déphosphorer que celui des régions voisines ont contribué à développer en Lorraine la production de l'acier. Nous avons déjà constaté, en étudiant l'exploitation des minerais, que le groupe lorrain était le plus important de notre pays pour la valeur de la fonte tirée des hauts fourneaux. Nancy et les villes qui l'entourent travaillent surtout à préparer des fontes et des fers; Longwy au contraire produit une proportion d'acier beaucoup plus considérable.

La *Champagne* fut jadis, avec la Flandre, une de nos premières provinces par le nombre et l'activité de ses hauts fourneaux et de ses forges. L'appauvrissement des forêts, la concurrence des fours à coke qui fonctionnent à meilleur compte, ont gravement éprouvé cette prospérité. La diminution des produits a été surtout sensible dans la Haute-Marne. *Vassy* et *Saint-Dizier*, si riches en minerai, ont le plus souffert de cette crise. Dans le pays ardennais, *Charleville*, grâce au voisinage des bassins houillers de France et de Belgique, a maintenu l'activité de ses hauts fourneaux. *Joinville* et le *Val-d'Osne* doivent à leur spécialité de fontes artistiques d'avoir conservé une partie de leur prospérité d'autrefois.

La *Bourgogne*, riche en minerais comme la Champagne, possède des hauts fourneaux importants, surtout ceux de *Châtillon*, dans la Côte-d'Or; on est déjà plus près des houilles du Massif Central.

Entre la zone des hauts fourneaux champenois et bourguignons et celle de Lorraine, la Meuse produit aussi des fontes et des fers estimés.

La *Franche-Comté* a beaucoup perdu de sa richesse depuis qu'on a abandonné la fabrication des fontes au bois. Toutefois ses hauts fourneaux de *Champagnole* (Jura) et d'*Audincourt* (Doubs) conservent leur réputation.

L'*Alsace* contribuait largement autrefois à l'approvisionnement en fontes et en fers des industries mécaniques de France. Les forges et hauts fourneaux de Belfort sont tout ce qui nous reste de ce riche groupe; au reste l'immigration d'ouvriers alsaciens, exilés volontaires ou involontaires, a encore développé l'activité de la région de Belfort déjà importante avant la guerre. Le voisinage des houillères de la Haute-Saône est d'ailleurs une condition favorable.

2° *Groupe du Nord.* — Le groupe du nord offre un contraste frappant si on le compare avec le précédent. Flandre et Artois sont riches en houille, pauvres en minerai de fer. C'est un état plus avantageux que celui de nos départements de l'est, mais beaucoup plus encore pour le développement des industries mécaniques que pour l'établissement de hauts fourneaux. Pourtant on y transforme en fonte, fer et acier beaucoup de minerais importés des régions voisines, en même temps qu'on reçoit des métaux déjà préparés. Au sud-est du département du Nord, *Maubeuge*, *Trélon* et *Fourmies*, qui ont des mines à proximité, fournissent beaucoup de fonte et de fer.

Lille, avec son fameux faubourg de *Fives*, est aussi le centre de fabrication des fers, des fontes, et produit une grande quantité d'aciers. Enfin le bassin de *Valenciennes* est tout naturellement au premier rang et traite aussi sous ces trois formes les minerais importés. Chaque district d'exploitation houillère est en même temps le siège de ces industries élémentaires, préparatoires de la métallurgie.

3° *Groupe du Centre.* — Au centre sont réunies les deux conditions de prospérité des hauts fourneaux et des forges. Le minerai de fer est commun et de bonne qualité; la houille est abondante. Cependant les deux richesses ne se rencontrent pas toujours l'une à côté de l'autre, dans un voisinage immédiat, de sorte que les centres métallurgiques se sont développés, ici près des houillères, là près des gisements de minerai. C'est comme une série d'îlots plutôt qu'un groupe compact; et les départements qui en font partie, Haute-Loire, Allier, Rhône, Loire, Nièvre, Saône-et-Loire sont fort distants les uns des autres.

Au premier rang se place le département de *Saône-et-Loire* avec les vastes usines du *Creusot*, les plus considérables de France tant pour la quantité des métaux employés que pour la multiplicité de leurs usages industriels. Fontes, fers, aciers, ses nombreux ateliers de forge, ses vingt hauts fourneaux produisent tout en quantité énorme. Mais les

minerais indigènes ne suffisent pas à alimenter une pareille industrie; et d'ailleurs, pour des emplois si complexes, il faut des qualités très variables de minerai. Lorraine, Champagne, Algérie, envoient vers le Creusot les produits de leurs mines (1).

Dans les départements de la Loire et du Rhône le caractère d'industrie perfectionnée s'accentue encore davantage. L'œuvre de transformation du minerai en fonte n'y est qu'accessoire et exceptionnelle, le minerai étant tout à fait rare et de mauvaise qualité dans cette région. En revanche la houille ne fait point défaut, Saint-Étienne en approvisionne aisément de nombreuses forges. Les villes industrielles de la Loire et du Rhône comme *Saint-Étienne*, *Givors*, *Saint-Chamond*, *Rive-de-Gier*, *Terre-Noire*, *Firminy*, donnent, avec le Creusot, les meilleurs aciers de France, et surpassent même par l'abondance de ce métal la célèbre usine de Saône-et-Loire (2).

Decize et *Fourchambault*, dans la Nièvre, *Commentry* dans l'Allier, *Bourges* et *Vierzon* dans le Cher, transforment en blocs de métal beaucoup de minerais de fer et possèdent un grand nombre de hauts fourneaux.

En somme le groupe du centre est le plus important de toute la France pour la production de l'acier.

Autres groupes. — Telles sont les régions naturellement appelées à voir se développer les industries préparatoires des hauts fourneaux et des forges. On retrouve encore ces industries dans les départements qui renferment de la houille ou qui peuvent recevoir par mer minerais et combustible.

Tout d'abord le Gard doit à son bassin d'Alais une certaine activité métallurgique. *Bessèges* y produit beaucoup d'acier, et les forges d'*Alais* se livrent au même travail.

Puis c'est l'*Isère* qui doit à l'excellente qualité des minerais de fer spathique des Alpes de fabriquer de l'acier recherché. *Allevard*, *Vienne* et *Voiron* ont les hauts fourneaux et les forges les plus nombreux.

Au sud-ouest, en dehors du district de *Decazeville*, les agglomérations industrielles de ce genre ne sont point très considérables. Les *Landes*, le *Périgord* et les *Pyrénées*, malgré la qualité exceptionnelle de leurs minerais, n'ont plus que de médiocres groupes de hauts fourneaux et de forges depuis que le procédé catalan de fonte au bois a été abandonné.

Citons encore à l'ouest les hauts fourneaux et forges de *Paimpont* en Bretagne, puis les forges d'*Ivry* (Seine) fournissant de fontes une partie du marché de Paris, enfin *Montataire* (Oise).

---

(1) Production des usines du Creusot en 1893 :

Fontes	80.485	tonnes.
Fers	85.532	—
Aciers	57.474	—

(2) Production de l'acier dans la Loire en 1893 (moins Givors) : 58.029 tonnes.

Sur la Méditerranée l'industrie des constructions navales a amené l'établissement de forges à *Marseille*, *la Ciotat* et surtout *la Seyne*. Sur l'Océan l'usine de la marine nationale à *Indret ;* les *chantiers de la Loire* (Saint-Nazaire) et *de la Gironde* (Bordeaux) ; sur la Manche la succursale des *chantiers de la Méditerranée* au Havre ont aussi leurs forges. Dan ces lieux c'est l'industrie savante qui a amené l'existence de l'industrie préparatoire ; ce n'est plus un effet de la richesse du sol en matières premières. La volonté de l'homme a groupé comme il convenait l'ensemble compliqué des travaux qui forment la métallurgie ; elle a dirigé la nature au lieu de se plier simplement à ses inspirations. Mais il y a toujours une raison géographique de cette activité, et l'anomalie n'est qu'apparente. Le Havre, par exemple, n'a ni mines de fer ni gisements houillers, rien de ce qui constitue un encouragement à l'industrie métallurgique, dans son voisinage continental ; mais cela n'empêche point un voisinage d'autre genre, beaucoup plus important en somme, au point de vue des transports. La mer étant la meilleure des voies de communication pour l'échange des matières encombrantes et aussi la moins coûteuse, il se trouve qu'en réalité houilles et fers de la France du nord, de la Belgique, de l'Angleterre, sont aux portes de notre grande cité marchande du nord. Marseille reçoit à meilleur compte les minerais d'Algérie que ceux des Alpes et du Massif Central ; en matière commerciale la distance est compensée par la facilité du transport et la qualité des produits.

Résumé. — Ainsi en dehors de cette exception qu'expliquent le bon marché et la commodité des transports par mer, les forges et hauts fourneaux sont répartis en France dans les régions qui recèlent de la houille et des minerais, ou seulement l'un de ces aliments de l'industrie. Au nord une richesse surabondante en combustible minéral compense la médiocrité des mines de fer de la région ; au reste la production des fontes, fers et aciers en lingots n'est, dans ce pays d'industrie savante, qu'un prélude obligé et non une occupation principale. En Lorraine et en Champagne la production des blocs de métaux est au contraire une fonction dominante : la houille n'y est pas à portée pour susciter la naissance d'industries mécaniques ; on y prépare donc surtout, soit la matière métallique pour les usines des autres régions, soit des pièces de fonte et de forge d'un travail assez élémentaire. Le groupe du centre, dans lequel on pourrait comprendre en somme toutes les zones houillères de l'intérieur ou de la bordure du Massif Central, possédant combustible et minerai, rappelle plutôt, par son genre de travail, celui du nord.

Les autres groupes, sauf ceux de la Seine et des départements maritimes, n'ont qu'une importance secondaire.

Transformation des matériaux extraits des carrières. — Parmi les matériaux tirés des carrières, les uns, pierres de taille, moellons, ne reçoivent qu'un traitement des plus rudimentaires qu'on ne saurait décorer du nom d'industrie ; le seul mérite de l'intervention de l'homme a simplement consisté à découvrir les couches géologiques les plus favorables à

l'extraction. Les autres, marbres artistiques, albâtres, porcelaines, argiles tirent au contraire toute leur valeur de l'habileté et de la finesse du travail humain. La part de la nature est réduite à presque rien ; partant, il ne saurait y avoir localisation géographique de ces industries. La matière va chercher l'homme dans les groupes les plus civilisés ; notre indépendance à l'égard du sol est complète ou du moins il s'en faut de peu. Les traditions séculaires expliquent souvent la distribution géographique des centres industriels de ce genre.

Mais il est des modes d'exploitation du sol qui sont intermédiaires entre l'extraction brute et la transformation vraiment artistique. Telle est la fabrication des *plâtres* dans le bassin de Paris. L'emplacement de cette industrie peu compliquée est déterminé par la présence, aux environs de la capitale, de couches de sulfate de chaux d'une grande abondance. Citons les importantes plâtrières de *Pantin*, de *Châtillon*, de *Noisy*, d'*Épinay*, etc., etc.

Les *fours à chaux* se sont établis dans les pays riches en carbonate de chaux, à *Bougival* près Paris, à *Vichy* dans l'Allier, dans la Mayenne, où les environs de *Laval* en possèdent un grand nombre. Enfin la chaux du *Teil* est célèbre en France et à l'étranger.

Le travail des *ciments* et des *chaux hydrauliques* appartient à la même catégorie : l'emplacement des fabriques est même plus strictement indiqué encore, puisqu'il faut, pour ces emplois, des chaux de qualité spéciale. *Boulogne*, dans le Pas-de-Calais, *Grenoble*, *Saint-Dixier* et *Vassy* produisent les meilleurs ciments. *Boulogne* doit beaucoup de sa richesse à cette industrie.

Enfin la transformation de l'argile en *briques* et en *tuiles* exerce au même degré l'activité industrielle. Les pays les plus riches en argile plastique se livrent à ces travaux. Les *briques de Bourgogne* sont les plus célèbres par leurs qualités de résistance et de durée. Les départements de Flandre, d'Artois, de Picardie et de Normandie, où les carrières de pierres vulgaires de construction sont rares et qui possèdent de l'argile en abondance, emploient beaucoup la brique. Au sud-ouest la fabrication est surtout active dans la Dordogne et la Vienne.

C'est là d'ailleurs une industrie qui se développe à mesure que les poutres de fer remplacent les madriers de bois. La brique s'associe mieux que le moellon aux constructions dont le fer forme la charpente. A Paris même, où les matériaux sont abondants et à portée, la brique est de plus en plus employée.

§ III. — Industries mécaniques, chimiques, artistiques dérivées du règne minéral.

Les industries extractives et celles qui mettent en valeur d'une manière élémentaire les produits minéraux sont sous la dépendance plus ou moins étroite des conditions géologiques ou géographiques. Or, à mesure que la valeur du travail humain, plus savant et plus complexe,

tend à atteindre et même à dépasser la valeur de la matière brute, si précieuse et rare qu'elle soit, la répartition géographique des groupes industriels change de caractère. Sans doute il y a toujours avantage à fixer le travail industriel aussi près que possible des lieux producteurs de la matière. Mais l'habileté de la main-d'œuvre, l'excellence du goût comptant de plus en plus, il arrive aussi que la condition essentielle d'une industrie délicate et difficile devienne la présence de sociétés humaines où une longue tradition a developpé les sciences et les arts. Le plus souvent cette condition se rencontre dans les grandes villes.

Le travail des métaux occupe en France une population ouvrière nombreuse, intelligente et d'une souplesse d'esprit à laquelle les étrangers ont souvent rendu justice en recrutant chez nous les initiateurs de leurs industries naissantes. Mais la part de force déployée par l'homme dans les emplois industriels est aujourd'hui peu de chose; de l'ingénieur au simple ouvrier, l'homme devient de plus en plus un directeur de machines plutôt qu'un agent chargé de développer la force; et malgré les protestations de l'ignorance, ce fait s'accentuera de jour en jour.

La force motrice. — La puissance des machines dont dispose l'industrie s'est en effet développée avec une rapidité vraiment prodigieuse. A l'aide de statistiques raisonnées et comparées, les économistes ont pu marquer les étapes de ce progrès, au moins en ce qui regarde les machines à vapeur. Les machines fonctionnant en France, soit dans les usines, soit sur les voies ferrées, soit sur les navires de commerce et de guerre, représentent une force de 9,550,000 chevaux-vapeur, c'est-à-dire celle que développeraient 112 millions de créatures humaines (1).

C'est entre les années 1830 et 1840 que se marqua chez nous le mouvement de la substitution des machines à vapeur à la force humaine; depuis, l'accroissement a été continu, et aujourd'hui nos usines seules disposent de 1,024,000 chevaux-vapeur (2).

Ces forces, qui sont un produit de la houille consommée, sont surtout développées, on le comprend, dans le voisinage de nos mines de combustible minéral. Ce sont les industries métallurgiques qui en font le plus grand emploi; et ces industries sortent pour ainsi dire de terre en même temps et au même endroit que la houille. Mais il y a des exceptions à cette distribution géographique de la force comme à la réparti-

---

(1) Appareils à vapeur en activité en 1893 :

Industrie.....	1.024.019	chevaux-vapeur.	
Chemins de fer.....	3.981.629	—	
Bateaux (commerce)	728.721	—	
Marine militaire.....	3.823.000	—	environ.

(2) Accroissement de la force motrice dans les usines depuis 1840 :

1840.....	34.000	chevaux-vapeur.	1880...	544.000	chevaux-vapeur.
1850.....	67.000	—	1890...	852.000	—
1860.....	178.000	—	1893...	1.024.000	—
1870.....	336.000	—			

tion des industries plus élémentaires dont les métaux sont l'objet. Les grandes villes, les ports de commerce, les ports de guerre où les constructions navales sont actives, absorbent aussi une bonne proportion des forces que produisent les machines.

Mais il y a des progrès à faire. D'une part, chaque année apporte des découvertes scientifiques grâce auxquelles l'industrie devient capable d'utiliser plus sainement, plus économiquement la matière. De l'autre, il est des forces dont l'emploi est encore rudimentaire. Cette prodigalité actuelle des trésors houillers n'a-t-elle pas fait oublier les énergies naturelles de nos torrents et de nos rivières? Les chutes d'eau, les courants fluviaux et ceux de l'air, voilà de bien précieux auxiliaires dont les services peuvent aujourd'hui se prêter à distance, se transmettre, se distribuer. Enfin, l'électricité ne donne-t-elle pas déjà son contingent de force sous forme de mouvement ou de lumière? Tout progrès qui compensera, si peu que ce soit, la médiocrité de nos houillères devra être accueilli avec une satisfaction patriotique.

Dans son état actuel, la force motrice est répartie de la manière suivante :

1° Les centres métallurgiques les plus voisins des bassins houillers, et qui, pour la même raison, sont devenus des centres d'autres industries, de la filature et du tissage en particulier, et puis des industries chimiques, en détiennent la majeure partie. Le premier rang appartient sans contredit au *groupe du Nord*, qui comprend non seulement le département de ce nom, mais la vaste région qu'il contribue à alimenter de ses houilles et de ses machines, c'est-à-dire la *Flandre*, l'*Artois*, la *Picardie*, une partie de la *Normandie*, de l'*Ile-de-France* et de la *Champagne* (1).

2° L'activité est remarquable ensuite dans les régions houillères du Massif Central et de ses dépendances. Il suffit de nommer les départements de *Saône-et-Loire*, de la *Loire*, du *Rhône*, de la *Nièvre* et de l'*Allier*. Là aussi les industries qui ont le plus besoin de force, métallurgie, filature, tissage, se sont groupées dans le voisinage des gîtes de combustible minéral. Le *Gard* se rattache aussi à cette catégorie (2).

3° Avant la guerre de 1870-71, nous avions en *Alsace* un des centres les plus importants de force industrielle. Et cette riche province avait su tirer, depuis plusieurs siècles, un excellent parti des énergies naturelles.

---

(1) Force motrice dans la région du Nord en 1893 :

Département du Nord	141.000	chevaux-vapeur.
— du Pas-de-Calais	66.000	—
— de la Seine	89.500	—
— de la Seine-Inférieure	48.000	—

(2) Force motrice dans la région du Centre en 1893 :

Loire	55.000	chevaux-vapeur.
Saône-et-Loire	42.000	—
Allier	12.700	—
Gard	14.000	—

Nulle part au monde on n'a mieux aménagé les chutes d'eau, établi des moulins, discipliné les ressources de la montagne. Aujourd'hui le département des *Vosges* offre le même spectacle, et *Belfort* a recueilli une partie de l'héritage de l'Alsace perdue. Les industries de *Lorraine* réclament beaucoup moins de force; la métallurgie s'y applique surtout à la production brute des métaux et aux travaux assez rudimentaires de forge et de fonte, ce qui n'exige pas de grands moyens mécaniques (1).

On se tromperait en bornant à cette nomenclature localisée des forces fixes l'étude de la répartition des machines en France. Nos voies ferrées, nos voies navigables, nos ports, les Océans que sillonnent les navires sous le pavillon français, sont autant de théâtres de l'énergie industrielle de notre pays. Et ces forces mobiles peuvent encore dans une certaine mesure être considérées suivant les lois de la distribution géographique. Quelle usine gigantesque qu'un port comme Marseille, avec sa flotte dont les navires disposent de plus de 270,000 chevaux!

Tout cela n'est rien encore en comparaison des 10,700 locomotives qui sillonnent notre réseau de voies ferrées et représentent 3,953,000 chevaux-vapeur. Le total des forces disponibles des machines françaises à vapeur, machines d'industries, machines des navires de guerre et de commerce, locomotives, est d'environ 9 millions et demi de chevaux. L'Angleterre en possède le double, les États-Unis d'Amérique plus encore, l'empire d'Allemagne une quantité analogue. En outre, toutes proportions gardées, la Belgique nous est supérieure.

Fabrication des machines, outils et instruments divers. — A vrai dire, pour étudier en véritable géographe la distribution des fabriques de machines, d'outils et ustensiles divers, il faudrait déjà connaître tout l'ensemble du commerce français et des industries autres que la métallurgie. Et même, en procédant ainsi, on empiéterait sur le domaine de l'économie politique. Toutefois on peut s'en tenir à une classification mixte qui laissera voir à la fois la part de la nature et celle de l'homme dans la répartition et le développement des industries mécaniques.

Il est nécessaire, en outre, de remarquer que plusieurs conditions absolument étrangères à la géographie — conditions historiques, d'habileté de main-d'œuvre et autres — ont souvent contribué à maintenir des centres de fabrication dans des régions où ni la proximité de la matière première, ni même celle de la force motrice ne pouvaient les attirer.

Tout d'abord, l'agriculture, qui occupe chez nous la plus grande place dans la vie économique, devait être appelée à profiter de la transformation contemporaine, qui consiste à remplacer le plus possible la force humaine par celle des machines.

Un bon nombre des machines agricoles est encore de construction

---

(1) Force motrice dans la région de l'Est en 1893 :

Meurthe-et-Moselle...	44.000	chevaux-vapeur.
Vosges.....	36.000	—

assez simple, aussi la fabrication au détail chez les petits artisans des campagnes conserve de l'importance. L'industrie des machines agricoles n'a produit un groupement de forces et de population considérable que dans les zones de culture intense, dans le Nord, où les perfectionnements de la mécanique et de la chimie ont été accueillis avec le plus d'empressement par les agriculteurs; *Saint-Quentin*, *Amiens* et *Lille*, puis *Liancourt*, dans le département de l'Oise, sont les centres de fabrication du matériel de culture. Ajoutons que l'importation anglaise contribue aussi à satisfaire les besoins de la clientèle des campagnes en cette région.

L'Ile-de-France s'approvisionne à *Paris* et à *Grignon* (Seine-et-Oise). *Bourges*, *Orléans*, *Tours* et *Nancy* ont également des fabriques de ce genre.

Les *machines-outils* qui servent à travailler les métaux, le bois, la pierre, à exploiter les mines, sont produites dans les centres d'industrie métallurgique active, au *Creusot*, à *Saint-Chamond*, à *Rive-de-Gier*, à *Paris*, à *Saint-Denis*, à *Fives-Lille*, dans les grands ports de commerce comme *Rouen* et *le Havre*.

Les *machines de filature* et de *tissage* sont fabriquées et montées dans les régions où s'est développée, souvent à la suite d'une longue tradition, l'industrie des tissus. Or, comme cette industrie ne s'est pas localisée en vertu de lois purement géographiques, mais a obéi à l'influence des courants commerciaux ou à celle d'habitudes contractées par certains groupes de population, on ne saurait davantage tenter une étude de la distribution géographique de l'industrie qui en est dérivée. L'industrie cotonnière reçoit ses instruments de *Saint-Quentin*, de *Rouen*, de *Belfort*, enfin de *Paris*, qui cumule tous les genres de fabrication mécanique. Pour la laine, les métiers viennent de *Lille*, *Roubaix*, *Reims*, *Sedan*, *Louviers* et *Elbeuf*. Les manufactures de soieries se fournissent à *Lyon* et *Saint-Chamond*, celles de broderies à *Nancy* et dans tout le groupe métallurgique qui l'environne. Les machines à piquer, à coudre, etc., viennent encore en bonne partie des ateliers des États-Unis d'Amérique, qui excellent en ce travail. Cependant Paris, Lyon et Audincourt approvisionnent déjà en partie le marché national.

La *quincaillerie* et la *chaudronnerie* occupaient jadis presque exclusivement certaines populations où le métier s'était transmis de père en fils depuis une époque très reculée. Ce n'était là qu'une médiocre et primitive adaptation du travail humain aux conditions naturelles. On peut encore citer deux de ces centres remarquables d'industrie traditionnelle, *Monistrol*, dans la Haute-Loire, *Villedieu-les-Poêles*, dans la Manche. Les grandes villes, *Paris* par exemple, ont d'abord attiré à elles ces industries qui fournissent des objets de consommation courante. Puis quincaillerie, chaudronnerie et autres fabrications analogues vont grossir le nombre des métiers métallurgiques accumulés dans le voisinage des mines de fer et de houille. Mais la centralisation n'est pas encore complète; et on trouve encore aujourd'hui des usines de ce genre assez loin des bassins houillers : c'est que la main-d'œuvre

humaine, par ses qualités de délicatesse et de souplesse, peut encore lutter sur ce terrain tant que l'emploi des machines n'aura pas atteint chez nous le prodigieux degré de minutie qu'on observe seulement dans les cités manufacturières des États-Unis. *Paris*, *Lille*, *Guise* dans l'Aisne, *Fumay* dans les Ardennes, sont les centres les plus actifs de fabrication du matériel de ménage ; les articles de Guise sont particulièrement appréciés. A *Saint-Étienne*, à *Valentigney* (Doubs), à *Maubeuge*, à *Plombières* (Vosges), sont fabriqués les outils de menuisiers, de tapissiers, etc. *Rugles* (Eure) et *Laigle* (Orne) sont célèbres par leur curieuse industrie des *aiguilles* et des *épingles*, mais ne suffisent pas à la consommation française, qui procure de beaux gains aux fabriques similaires de la Grande-Bretagne.

La fabrication et l'ajustage des *armes* de chasse ou de guerre peut se rattacher à ce groupe d'industries. Mais il convient de distinguer avec soin plusieurs catégories dont les lois de localisation géographique ne sont point les mêmes. Il en est qui, par l'importance du poids de métal employé, par le nombre et la complexité des opérations métallurgiques de martelage, de trempe, de fonte, exigent presque impérieusement le voisinage des houillères et des mines. Tel est le cas des usines fabriquant les *canons* de gros calibre qui ont fait en France de très rapides et remarquables progrès. C'est au *Creusot* et à *Saint-Chamond*, que sont fabriqués les éléments des monstrueuses pièces de 34, de 37 et 42 centimètres de calibre qui pèsent jusqu'à 80 tonnes. Mais ces pièces sont montées et définitivement ajustées dans les établissements de l'État à *Bourges* et à *Ruelle* (Charente), où l'on ne trouve ni la houille, ni le fer. Les « forges et chantiers de la Méditerranée » ont aussi installé à la *Seyne* et au *Havre* d'importants ateliers d'artillerie ; à *Paris*, l'usine Cail est réputée pour ces travaux.

Les manufactures d'armes portatives, fusils, armes blanches, sont restées fixées dans les régions où des générations d'ouvriers s'étaient formées à ces métiers d'une grande délicatesse. Les modèles du genre sont les établissements de l'État à *Saint-Étienne*, *Tulle* et *Châtellerault*, où plus d'un ouvrier est un véritable artiste, où l'on réalise les applications les plus merveilleuses de la mécanique. Les armes de chasse, qui exigent aussi une main-d'œuvre compliquée et fine, sortent des usines de *Saint-Étienne* et de *Paris ;* les produits de *Saint-Denis* ont une renommée universelle et valent ceux de l'Angleterre.

La même remarque s'applique à une série d'autres industries mécaniques qui emploient encore moins de matières que les précédentes et dont le mérite consiste uniquement dans le goût et la dextérité des ouvriers et ingénieurs. La *coutellerie* de *Langres*, de *Châtellerault*, de *Thiers* et de *Paris*, est par excellence une industrie traditionnelle qui a fait vivre des générations d'adroits artisans. La matière signifie moins encore dans la *joaillerie*, l'*horlogerie*, la *bijouterie*, l'*orfévrerie :* à cet égard, Paris a une prééminence marquée sur la plupart des grandes villes. *Besançon*, qui monte les pièces et ressorts fabriqués dans les hautes

vallées du Jura, à *Morez*, *Montbéliard*, etc., développe beaucoup cette industrie et possède une école d'horlogerie; *Cluses* (Haute-Savoie) est dans le même cas. Il faudrait bien de la subtilité d'esprit pour montrer en quoi l'étude de ces industries regarde le géographe et peut gagner par l'observation des causes physiques.

L'*imprimerie*, la *gravure* sur métaux ne méritent pas davantage de nous arrêter longtemps. Le papier, l'encre, le métal sont la moindre part de la valeur des livres et des gravures. L'imprimerie est naturellement développée dans les grandes villes; mais elle en émigre souvent à cause de la cherté croissante de la main-d'œuvre dans les centres urbains. Ainsi les éditeurs de Paris envoient nombre d'ouvrages aux imprimeries de Versailles, de Corbeil, de Sceaux, de Coulommiers, plus loin encore. Lyon, Marseille, Bordeaux, Lille, Nancy, etc., ont aussi des imprimeries actives; toutefois Paris et les départements voisins publient plus des trois quarts des ouvrages écrits en France. La capitale est encore maîtresse en l'art de graver.

L'industrie des *instruments de musique* a son siège dans les grandes villes; la quantité de métal qu'elle emploie est trop médiocre pour nécessiter le voisinage des grandes usines métallurgiques. En dehors des grandes villes, il convient de signaler quelques centres d'industries traditionnelles de ce genre, *Mirecourt* (Vosges), *Couture* (Eure), *Château-Thierry* (Aisne).

Les *instruments de précision*, tout comme l'horlogerie, occupent surtout la main-d'œuvre des grandes villes, de *Paris* en première ligne. Mais une bonne partie des verres, lentilles, glaces, etc., provient de l'industrieuse *Saint-Gobain*.

Machines servant au transport. — Une des plus grandes industries de la France est la fabrication des machines qui servent au transport par voies ferrées et voies navigables. En général les forges restent à la place que leur assigne la proximité des ressources naturelles; les ateliers et chantiers, avec un outillage permettant d'ajuster, de finir, d'assembler, sont situés dans les ports. Rappelons toutefois que des établissements complets de constructions navales, avec hauts fourneaux et forges, ont été fondés sur le littoral même à cause de la faculté qu'il y a de recevoir à bon compte par mer combustibles et minerais de France ou de l'étranger.

Les ports militaires, avec leurs vastes chantiers, *Toulon*, *Rochefort*, *Lorient*, *Brest*, *Cherbourg*, construisent une grande partie des coques des navires de notre flotte. *Guérigny*, dans la Nièvre, excelle à fabriquer les tôles d'acier de qualité supérieure qu'exigent ces constructions : c'est un établissement de l'État. Les machines si puissantes et complexes des navires de guerre sont usinées à *Indret* (Loire-Inférieure), autre établissement de la marine nationale. L'usine d'Indret fabrique les pièces et les envoie dans les ports où se fait le montage à bord des bâtiments.

Pour les commandes de navires complets et prêts à prendre la mer,

sauf l'armement, le gouvernement a recours à de nombreuses sociétés de constructions navales dont la plus considérable est la « Société des *forges et chantiers de la Méditerranée* », établie à la *Seyne*, près de Toulon et possédant une grande succursale au *Havre*. Cette Société livre des coques et des machines; ses ateliers sont parmi les plus vastes et les mieux outillés du monde, et dignes de rivaliser avec les célèbres chantiers anglais de la Clyde. A *Bordeaux* la « Société des *ateliers et chantiers de la Gironde* », celle des « *ateliers et chantiers de la Loire* » à *Saint-Nazaire*, enfin les chantiers *Normand* du Havre, connus presque à l'égal de ceux de la Méditerranée, sans rivaux en France pour la construction des torpilleurs, voilà les auxiliaires des établissements de l'État.

Les forges et grandes usines de l'intérieur contribuent aussi à fournir ce matériel. *Rouen* et *Saint-Denis* mettent sur chantiers des navires de dimensions assez faibles pour gagner la mer par la Seine. A *Paris* même la maison Cail met à l'eau des torpilleurs. Le *Creusot* et *Fives-Lille* livrent à l'État des machines pour grands navires. La même usine du Creusot jouit d'une réputation européenne pour la trempe des blindages d'acier destinés à la cuirasse des vaisseaux de fort tonnage; ses plaques sont recherchées de préférence à celles des forges anglaises. *Saint-Chamond* usine les mêmes produits.

Tous les chantiers maritimes que nous venons de citer sont en outre les pourvoyeurs d'une partie de notre marine marchande. La Compagnie des « Messageries maritimes » a les siens à *La Ciotat*, entre Marseille et Toulon; la « Compagnie générale transatlantique » a fondé un établissement à *Penhoët*, près de Saint-Nazaire.

Les bateaux de fer employés pour la navigation sur les fleuves, rivières et canaux sont construits à *Rouen*, *Paris*, *Compiègne*, *Vierzon*, *Chalon-sur-Saône*, etc.

Voilà une industrie prospère en France, pas assez cependant pour suffire aux besoins de la navigation sous pavillon national. C'est encore la médiocrité des mines de houille qui pèse ici sur notre condition industrielle : on remarquera en outre que nos bassins de combustible minéral, sauf ceux de la Flandre, de l'Artois et d'Alais sont situés assez loin de la mer. Combien plus favorisée est la Grande-Bretagne qui possède en plus d'une région côtière le fer et la houille !

Le *matériel des chemins de fer*, locomotives, rails, portions métalliques des wagons, roues, essieux, bandes, etc., est fabriqué à *Fives-Lille*, au *Creusot*, à *Belfort* dans les ateliers de la Société alsacienne, enfin à *Paris* (Cail).

Industries chimiques. — Aux industries dérivées du règne minéral se rattache une partie des industries chimiques. On traite les matières minérales pour la fabrication des produits chimiques dans un grand nombre de villes industrielles. *Paris* et sa banlieue (Saint-Denis, Saint-Ouen, Aubervilliers), *Rouen*, *Lille*, *le Havre*, *Marseille*, *Lyon*, possèdent les plus vastes laboratoires où l'on manipule ces produits.

Mais ce sont là des industries que nulle nécessité n'oblige à se fixer en

un lieu plutôt qu'en l'autre. Il en est une qui est toute récente chez nous et s'y développe dans le voisinage des houillères; c'est celle de l'extraction des couleurs contenues dans le combustible minéral.

Industries dérivées du produit des carrières. — La richesse de nos carrières ne se borne pas fort heureusement aux matériaux qu'on en retire pour la construction. L'industrie et le goût artistique aidant, quelques pierres et sables de choix se transforment, sous la main de nos artistes et de nos ouvriers d'art, en des objets de haute valeur, en des produits de luxe célèbres en France et à l'étranger. Le siège de ces industries n'est pas toujours strictement fixé par les mêmes causes; les unes ont intérêt, consommant beaucoup de combustible, à se tenir plus près des houillères; les autres se sont établies au lieu même où le sol leur livre la roche ou les sables nécessaires; et dans l'ordre artistique, la tradition d'habileté des ouvriers a maintenu ce qu'une loi géographique avait fait naître autrefois; souvent enfin les grandes villes, lieux de culture intellectuelle plus intense et de consommation plus considérable des produits de luxe, ont attiré ces fabriques.

Comme exemple d'une industrie que le besoin d'une quantité considérable de combustible oblige à s'établir à proximité des houillères, on peut citer la *verrerie*, du moins la verrerie vulgaire qui doit fournir des produits à bon marché. Les matières premières qu'elle emploie, silice ou sable, argile, carbonate de chaux, sulfate de potasse, ne sont point d'un grand prix; mais il faut un chauffage intense et coûteux. Aussi les verreries sont-elles nombreuses dans la région houillère de la Flandre, à *Aniche* et à *Anzin*. Les noms des centres de verrerie sont les mêmes que ceux des mines de houille : cette industrie enrichit *Épinac*, *Blanzy*, *Saint-Étienne*, *Rive-de-Gier*, *Carmaux*, *Alais*, etc., etc. Mais il y a aussi des verreries dans les contrées forestières, dans les départements des Vosges, de Meurthe-et-Moselle, de la Marne, de la Seine-Inférieure et de l'Orne, enfin dans l'Aisne. *Creil*, *Quiquengrogne* dans l'Aisne, sont parmi les plus anciennes verreries de France.

Mais l'industrie de la *cristallerie* et des *glaces* veut une main-d'œuvre soignée, habile, véritablement artistique à l'occasion : elle est donc moins strictement condamnée à se développer à côté des houillères.

Notre première manufacture de glaces est celle de *Saint-Gobain*, qui date du règne de Louis XIV, puis *Cirey* (Meurthe-et-Moselle), dont la manufacture appartient d'ailleurs à la « Société de Saint-Gobain ». *Chauny* (Aisne), *Montluçon* (Allier) et *Aniche* (Nord) fabriquent aussi des glaces.

Le travail de la *cristallerie* fait l'honneur de la ville de *Baccarat* (Meurthe-et-Moselle) et s'est développé dans le chef-lieu du même département, à *Nancy* qui fabrique des cristaux artistiques. Aux environs de Paris, *Clichy* et *Pantin* arrivent à produire de grandes pièces de cristaux d'ornementation dans des conditions de bon marché vraiment remarquables. *Lyon* possède aussi des cristalleries.

Les œuvres en terre cuite et porcelaine, les objets en faïence

occupent aussi chez nous bon nombre d'artisans. Signalons avant tout la manufacture nationale des *porcelaines de Sèvres*, créée au XVIIIe siècle comme établissement modèle de cette industrie d'art. Deux départements, dont le sol recèle du kaolin d'excellente qualité, ont des fabriques de porcelaine renommées, la Haute-Vienne avec *Limoges*, la Nièvre avec *Nevers* et *Decize*; le Cher enfin, dont les établissements de *Vierzon* peuvent se procurer aisément du combustible. *Paris* a surtout des ateliers de peinture sur porcelaines, de dorure, d'ornementation de toutes sortes, mais reçoit les pièces à décorer des pays de cuisson, de Limoges en particulier. En somme la localisation de cette industrie, en vertu de causes géographiques, n'est point rigoureuse; et à Limoges même, si la naissance des fabriques de porcelaine est due à la découverte d'un kaolin supérieur, leur maintien s'explique par le mérite traditionnel des ouvriers et par le talent croissant des dessinateurs et des tourneurs.

L'industrie de la *faïence*, introduite chez nous par Bernard Palissy, donne deux séries de produits, d'une part des ustensiles communs, des plaques pour poêles et cheminées, etc., d'autre part de véritables objets d'art. Les faïences communes sont fabriquées dans un grand nombre de départements. Les faïences artistiques et fines, qu'on appelle souvent aussi porcelaines opaques, sortent de manufactures dont plusieurs ont leur cachet particulier et jouissent d'une grande réputation. Il y a d'abord un premier groupe de production autour de *Paris* et du département de la Seine; *Creil*, dans l'Oise, *Montereau*, dans Seine-et-Marne, enfin *Gien* et *Briare* dans le Loiret, ont les fabriques les plus actives. A l'est, *Lunéville*, avec sa célèbre manufacture de Saint-Clément, fournit des faïences fines de grande valeur. Mais nous avons perdu dans cette région *Sarreguemines* dont l'industrie était en pleine prospérité.

La céramique française est une des plus estimées de l'univers, non pas tant à cause de l'abondance de ses produits que pour leur caractère artistique.

Résumé. — Cette étude, si sommaire qu'elle soit, laisse voir les causes qui rendent à nos nationaux la lutte contre la concurrence étrangère si difficile. Certes la part des labeurs et de l'habileté de l'artisan, des chefs d'industrie, est aussi belle en France que dans les pays voisins. Mais nos concurrents ont de la houille en plus grande abondance et à meilleur marché, quelques-uns du moins, les Allemands, les Belges et les Anglais. Il faut beaucoup d'efforts et de sacrifices pour compenser cette grave infériorité de notre sol natal. Mais n'avons-nous pas sous les yeux l'exemple des Suisses qui ont établi, font vivre et prospérer leurs industries mécaniques dans une condition encore moins favorable que celle des nôtres ?

Le désavantage qui résulte de la pauvreté relative de nos mines de houille et de la cherté de leur exploitation n'est pas le seul qui pèse sur l'industrie métallurgique en France. Nos grandes usines, qui n'emploient pas seulement la fonte, le fer et l'acier, mais sont des organismes complets employant à peu près tous les métaux, ne peuvent se procurer chez

nous que le fer et ses dérivés à bon compte et en quantité suffisante. Lorsque le cuivre, l'étain, le zinc, etc..., leur sont apportés, ces marchandises sont déjà grevées de deux séries de bénéfices ; les maîtres des pays extracteurs et les intermédiaires chargés du transport ont déjà prélevé une part du profit et accru d'autant le prix des matières qui nous parviennent. Or cette infériorité se fait sentir à la base même de notre industrie, pour ainsi dire : les inconvénients se répercutent donc sur toute la série des travaux auxquels nous nous adonnons. Et comme chaque jour les applications de la mécanique mue par la vapeur se généralisent et transforment des industries que l'on croyait devoir rester le privilège de la main-d'œuvre et de l'habileté humaines, chaque jour rend aussi plus sensible le défaut originel ou plutôt l'insuffisance relative de nos ressources minérales. Il y aurait donc lieu d'examiner s'il est de l'intérêt national de s'abandonner sans réserve à cette attraction, à cette fascination de la houille qui n'est pas assez abondante chez nous en proportion de notre activité industrielle. Nos savants signalent souvent quel merveilleux parti il y aurait à tirer d'autres forces naturelles emmagasinées et transmises ; mais l'industrie hésite et marque parfois une méfiance ennemie du progrès. Pourtant cet avertissement venu de haut mériterait de n'être point négligé. Les industriels qui ont si longtemps raillé la routine agricole ne doivent pas s'endormir eux-mêmes dans la sécurité d'un progrès déjà lointain, fût-il d'hier.

C'est une sérieuse épreuve pour notre pays moins riche en houille que plusieurs de ses rivaux. Mais, qu'on ne s'y trompe pas ; c'est le capital de la fortune nationale accumulée au prix d'efforts séculaires qu'il faudrait vite entamer si nous devenions avec trop d'insouciance tributaires de l'étranger. Il est mauvais sans doute, en matière d'industrie, de s'entêter à vouloir tirer de notre sol et de notre sous-sol des matières qu'on peut importer à peu de frais et dont l'exploitation en France dévorerait en pure perte des trésors d'activité et d'argent. Mais on ne doit pas non plus, se berçant d'illusions sur le prochain triomphe du cosmopolitisme et de la liberté, se livrer doucement à la paresseuse habitude de trop demander au voisin. Aux jours de crise il ne serait plus temps de remonter le courant. Se conduire avec les autres peuples en amis, mais comme s'ils devaient être demain nos ennemis, est une règle de prudence élémentaire en économie politique comme en diplomatie.

CHAPITRE II

INDUSTRIES DÉRIVÉES DU RÈGNE VÉGÉTAL

La France, pays d'agriculture, doit à ses ressources végétales un grand nombre d'industries. Les principales ont pour but de satisfaire aux besoins de l'alimentation et du vêtement; quelques autres sont de véritables industries chimiques. Mais nous sommes obligés d'importer une certaine quantité de matières premières. Par suite, la localisation des industries n'est pas rigoureuse, leur répartition n'est pas seulement l'expression de la production agricole dans nos diverses provinces : la proximité des grandes voies de communication maritimes y entrera comme un élément de la plus grande importance, de même que le voisinage des grandes villes, centres importants de consommation.

Les causes de la distribution en France des industries dérivées du règne végétal sont donc complexes : la richesse en matières premières, la proximité d'un port, d'un bassin houiller ou d'une grande ville, influent d'une manière presque égale sur l'établissement des centres d'industrie végétale.

§ 1. — Industries alimentaires.

Meunerie et pâtes alimentaires. — Avec les céréales nos minoteries fabriquent la farine de différentes qualités employée à la boulangerie ou à la confection des pâtes alimentaires. Inutile de dire que la boulangerie, industrie de première nécessité, est partout répandue, et ne peut constituer un mode de fabrication en gros, puisque la plupart de ses produits sont consommés frais.

Quant à la meunerie, elle établit ses centres dans les grandes villes, ou dans le voisinage d'autres agglomérations humaines comme les places de guerre ; les ports de commerce, où se trouvent de vastes magasins de blés importés, ont aussi intérêt à se munir d'un outillage de meunerie. Il est évident enfin que les meuneries sont nombreuses dans les pays de production intense de céréales.

La meunerie est d'ailleurs une des industries qui utilisent le mieux toutes les forces que la nature met à la disposition de l'homme. Ici ce sont les moulins à vent, là les moulins à eau, suivant le relief du terrain, qui procurent l'énergie motrice. Mais les grands établissements pouvus de moulins à vapeur et de meules métalliques se développent de plus en

plus, car il ne s'agit pas seulement, comme autrefois, de suffire à la nourriture des régions voisines, mais de fournir vite à l'industrie et au commerce des produits finement travaillés (1).

Les provinces du nord, riches en céréales, disposant de moyens mécaniques puissants grâce à une industrie métallurgique active, possèdent les meuneries de *Lille*, *Douai* et *Arras*. *Étampes* convertit en farines les blés de la Beauce, *Meaux* ceux de la Brie; *Corbeil* puise dans ces deux régions et fait venir des provinces plus lointaines et même de l'étranger les grains nécessaires à l'alimentation de Paris. C'est peut-être aujourd'hui le plus vaste établissement de meunerie du centre de la France. La Normandie a les moulins de *Rouen*, la Bretagne ceux de *Rennes;* enfin *Toulouse* traite les blés produits en abondance par la vallée de la Garonne. *Marseille* moud les grains de l'Algérie, du Levant, de l'Inde et de la Russie; *Nantes*, *Bordeaux*, *le Havre*, ceux des États-Unis d'Amérique; dans ces cas encore c'est une industrie qui s'installe aussi près que possible des lieux de production. En outre Marseille exporte sous forme de farines et de produits alimentaires variés ce qu'elle a reçu en cargaisons de grains. C'est le commerce fixant la place d'une industrie agricole.

Les *pâtes alimentaires*, macaroni, vermicelle, sont fabriquées dans les grandes villes, à *Lyon*, *Marseille*, *Paris*. Cette industrie est particulièrement prospère à Lyon et à Marseille depuis que la culture des blés durs, qui conviennent à ce genre de fabrication, s'est largement développée en Algérie et en Tunisie.

Conserves, etc. — Les fruits sont conservés soit dans l'alcool, soit dans le sucre. L'industrie qui opère ce travail s'est fixée de préférence dans les grandes villes, à portée du consommateur.

Mais en certains cas les fruits sont traités dans la région même qui les produit en abondance et où la tradition de ce genre de manipulations, souvent délicates, s'est conservée le mieux. C'est ainsi que *Bar-le-Duc* a gardé sa vieille et célèbre industrie des confitures de groseilles; *Clermont-Ferrand* traite, sous forme de pâtes, les abricots que donnent les campagnes voisines. La *Normandie* fabrique toujours les célèbres sucres de pommes de Rouen. Voilà des industries agricoles qui ont retenu l'homme en un lieu déterminé, et l'y ont enrichi.

A la catégorie des conserves et confitures on peut rattacher la préparation du *chocolat*, mélange de sucre et de cacao importé de nos colonies. C'est encore une industrie qui recherche le voisinage des villes populeuses, où la consommation s'accroît sans cesse.

Le sucre. — Dans les pays de riche culture des betteraves, et autant que possible à portée des grandes villes et des voies de communication se sont établies les raffineries de sucre. Menacées un moment par la concurrence étrangère, les raffineries françaises ont été sauvées d'une condi-

---

(1) Minoteries à vapeur (1888) : 2183 avec une force de 28.610 chevaux.

tion précaire grâce au vote de taxes sur les sucres importés et surtout à l'encouragement donné aux meilleurs procédés de fabrication. Ces encouragements sont, il est vrai, une lourde charge pour l'État, de sorte que, dans la situation actuelle, l'industrie sucrière est loin d'enrichir le pays.

On sait l'histoire de cette industrie. A l'époque du blocus continental les sucres coloniaux de canne devinrent rares et fort chers. C'est alors que, grâce aux progrès des études chimiques, le sucre fut pour la première fois extrait des betteraves. Nous avons constaté avec quelle rapidité cette culture s'était développée en France comme dans les pays voisins.

Les raffineries livrent à la consommation une moyenne de 500 millions de kilogrammes (1). La consommation du sucre s'est considérablement accrue depuis le commencement du siècle, et en particulier depuis une vingtaine d'années (2).

Cette industrie s'est établie naturellement et développée dans les départements du nord et du nord-ouest, où la betterave est abondante. Le *Nord*, le *Pas-de-Calais*, l'*Aisne*, l'*Oise*, la *Somme*, ont les plus nombreuses raffineries de sucre et presque toutes les fabriques qui font subir à la betterave le premier traitement.

En outre les ports de commerce sont, pour deux raisons, des centres importants de l'industrie sucrière. Ils reçoivent des colonies françaises et étrangères les sucres de canne, de l'intérieur de la France les sucres de betterave ; ils sont donc les entrepôts naturels où se rencontrent ces deux produits de nature différente pour entrer les uns dans le commerce intérieur, les autres dans le commerce d'exportation. A côté de ces entrepôts ont été fondées des raffineries, comme celles de *Nantes*, *Marseille* et *Bordeaux*, puis de *Dunkerque* et du *Havre* situées plus près des pays producteurs de betteraves. Au reste, à mesure que les progrès de la culture et de la fabrication permettent de produire à meilleur compte et en plus grande quantité le sucre de betterave, les raffineries des ports étaient éprouvées par une crise de plus en plus intense. La loi géographique, la loi de nature donnait une prééminence sans conteste aux pays du nord et du nord-ouest pourvus de houille, d'industries mécaniques et surtout de matière première. L'intervention récente de l'État en faveur de l'industrie betteravière a aggravé cet état de choses. Colonies et ports de commerce ont beaucoup souffert.

---

(1) Production du sucre raffiné :

1889-1890.....	699.000.000	kilogrammes.
1890-1891.....	615.000.000	—
1891-1892.....	577.000.000	—
1892-1893.....	523.366.069	—

(2) Consommation du sucre :

1873.....	259.717.427	kilogrammes.	
1883.....	402.000.000	—	
1888.....	505.202.060	—	
1893.....	576.000.000	—	environ.

Les boissons; la brasserie. — La viticulture est une véritable industrie qui a largement profité des progrès de la science, qui en abuse même quelquefois pour la fabrication de vins qui ne méritent pas ce nom. Il faudrait, dans ce dernier cas, la classer parmi les industries de produits chimiques.

Mais la manipulation normale et honnête des vins constitue déjà une industrie savante; elle a son siège dans les grandes villes des contrées viticoles, à Bordeaux, à Cette, etc.... Sans parler des vins de raisins secs, des boissons obtenues par un mélange des marcs avec une quantité plus ou moins grande d'eau sucrée, et d'autres vins artificiels de toutes sortes, les alcools de vins français ou étrangers sont un important objet de consommation; enfin l'industrie du *vinaigre* est dérivée aussi en bonne partie de la viticulture.

Nos populations de l'ouest et du nord-ouest fabriquent des *cidres* de pommes ou de poires (poirés). C'est là encore une industrie réelle et qui malheureusement se complique parfois, comme celle des produits vinicoles, de manœuvres frauduleuses autant que savantes.

Plus compliquée, plus réellement industrielle est la fabrication des bières, ou *brasserie*. Il ne faut pas seulement, pour produire de bonnes bières, le voisinage des matières premières, orge et houblon, mais une main-d'œuvre délicate et compliquée. A ce titre la brasserie est une des industries les plus curieuses de notre pays, où elle est en grand progrès. Vers 1830 on ne produisait chez nous que 3 millions d'hectolitres de bière; aujourd'hui nos brasseries en fournissent tout près de 9 millions, et ce produit ne suffit pas encore à la consommation. Il faut en importer d'Angleterre et d'Allemagne (1).

Les pays de consommation sont la Flandre, l'Artois, la Lorraine et une partie de la Picardie, où la bière entre dans l'alimentation d'une manière normale et prépondérante. Là sont les houblonnières et les grandes brasseries. *Dunkerque*, *Lille*, *Cambrai*, dans le nord, *Nancy* dans l'est, possèdent de vastes établissements de ce genre.

En outre les villes populeuses et riches, où la bière est une boisson de luxe, en fabriquent beaucoup. *Paris*, *Lyon*, *Marseille*, ont des brasseries importantes et nombreuses. Mais les produits de l'est, d'une fabrication très soignée, sont de plus en plus recherchés dans les villes où le vin est la boisson commune. Les brasseries de *Tantonville* et de *Maxéville-Nancy* ont pu, depuis quelques années, faire concurrence aux produits allemands sur nos marchés.

Les alcools. — L'alcool est tiré, par la distillerie, des vins, cidres, poirés, betteraves, grains. Cette industrie a produit, en 1893, plus de 2.400.000 hectolitres d'alcools de toute sorte, où les véritables eaux-de-vie tirées du vin

---

(1) Production des bières (1893) : 8.937.750 hectolitres.

Importation pour une valeur de		8.065.000 francs.
Exportation	—	2.829.920 —

ne tiennent qu'une place infime (1). Le commerce étranger importe encore chez nous, sous bien des formes, des produits de ce genre, nuisibles à la santé (2).

Provenant de matières si diverses, l'alcool est fabriqué dans un grand nombre de régions agricoles. Ici c'est le « bouilleur de cru » qui extrait de sa récolte en vins, pommes, poires, etc., la quantité qu'il déclare nécessaire à sa consommation. Là ce sont de vastes établissements qui centralisent les matières premières, fruits ou grains, et les traitent suivant les procédés les plus perfectionnés.

Les distilleries d'alcool étaient autrefois exclusivement localisées dans les pays producteurs de vin, et en particulier dans les *Charentes* où *Cognac* était le centre de la fabrication des eaux-de-vie de *champagne* (fine et grande champagne, fins et vieux Bois), et dans l'*Armagnac*. Mais la crise du phylloxéra, qui a particulièrement éprouvé la région des Charentes, a eu pour résultat de substituer aux eaux-de-vie de vin, les alcools industriels additionnés de sucre, de jus de fruits, etc., ou qui ont subi une suite de manipulations chimiques... Aussi les distilleries se sont-elles groupées dans les pays producteurs de pommes de terre, de betteraves, et surtout dans les régions où la population urbaine est très dense, au nord et au nord-ouest (3).

La fabrication des alcools a suivi une marche ascendante très remarquable dans notre pays. La cause en est dans un accroissement parallèle de la consommation. La crise des vins est en grande partie responsable de ce mouvement inquiétant pour la santé publique (4).

§ II. — Industries du logement, du vêtement, du transport.

Industrie du bois. — Nous avons étudié déjà la répartition géographique

---

(1) Distinction des alcools suivant la matière dont ils sont tirés :

Substances farineuses.	446.000 hect.	Vins.....	72.000 hect.
Mélasses.....	896.000 —	Marcs, lies, etc.....	11.000 —
Betteraves.....	861.000 —		

(2) Importations en 1892 : Alcool..... 824.000 hectolitres.
Eaux-de-vie, esprits, liqueurs, pour une valeur de.... 13.500.000 francs.

(3) Principaux départements producteurs d'alcools :

Nord.....	811.993 hectolitres.	
Pas-de-Calais.....	313.222 —	
Seine-Inférieure.....	151.503 —	
Aisne.....	150.455 —	
Seine-et-Oise.....	108.611 —	
Charente-Inférieure.....	22.691 —	vins.
Gironde.....	61.672 —	vins.
Hérault.....	27.473 —	vins.

(4) Production des alcools depuis 1850 :

1850.....	940.000 hectolitres.	1881.....	1.822.000 hectolitres.
1859.....	1.033.000 —	1890.....	2.214.000 —
1871.....	1.601.000 —	1893.....	2.476.387 —

des forêts en France et indiqué sommairement les principaux emplois des matériaux exploités.

Les produits des forêts nationales sont loin de suffire aux nombreux usages industriels.

Un premier groupe d'industries comprend les opérations qui fournissent les bois préparés nécessaires au logement proprement dit et au transport. Les *scieries* de bois, dans lesquelles les troncs sont transformés en planches, se sont établies d'abord dans les pays forestiers. Ainsi les *Vosges*, le *Morvan* sont parmi les pays qui possèdent le plus grand nombre de ces usines; dans les Vosges les chutes d'eau sont utilisées avec beaucoup d'intelligence pour donner la force motrice. Le voisinage des grandes villes suscite aussi ce genre d'industrie; enfin dans les ports de commerce ou de guerre, les chantiers de construction de navires en bois rendent ce travail actif et prospère. Mais la substitution du fer et de l'acier aux planches s'accentue de jour en jour. Les maisons des grandes villes, les navires de fort tonnage, ont des membrures et des charpentes de fer; on réserve le bois pour les œuvres de détail. De même les compagnies de chemins de fer, qui consommaient beaucoup de madriers pour la pose des rails, commencent à employer des pièces métalliques plus durables et moins coûteuses.

Les navires en bois sont construits en général dans les mêmes chantiers que les navires en fer et en acier. L'emplacement de ces chantiers a été indiqué ci-dessus.

La construction des *wagons* absorbe une grande quantité de planches. Mais les ateliers des compagnies, placés à côté des gares importantes, ne sont guère que des ateliers de montage. Pouvant transporter les matières premières au meilleur compte, ces sociétés sont affranchies des conditions géographiques. Cependant il y a quelques exemples de localisation de cette industrie : ainsi *Meung*, près de la forêt d'Orléans, fabrique beaucoup de wagons.

Les fabriques d'objets *mobiliers*, de *carrosserie*, etc., employant en somme assez peu de matériaux, et des matériaux de nature très diverse, valent surtout par le bon marché ou la finesse de la main-d'œuvre. C'est *Paris* qui en est le principal siège; on y remédie à la cherté du travail humain par l'emploi de machines de plus en plus perfectionnées. Les articles de mobilier de luxe fabriqués au *faubourg Saint-Antoine*, vraie ville du mobilier dans Paris, ont une réputation universelle de solidité et d'élégance.

Il fut un temps où la richesse particulière en oseraies de quelques provinces comme la Guyenne et la Gascogne y fixait l'industrie de la *vannerie*. Aujourd'hui, sauf *Vervins*, dans le département de l'Aisne, chaque pays en fournit juste ce qui est nécessaire à la consommation locale.

Industries textiles. — Les industries textiles dérivées du règne végétal tiennent chez nous une place très importante. Mais elles emploient des produits que notre sol donne en quantité insuffisante ou même ne donne pas du tout; ces végétaux sont le lin, le chanvre et le coton. Leur

prospérité, leur développement rapide s'expliquent par le degré de civilisation industrielle de nos populations; leur distribution géographique a diverses causes.

Le *coton*, plante des régions tropicales et intertropicales, est précisément, de tous les végétaux textiles, celui qui donne lieu à la plus grande activité manufacturière. Il y a un siècle environ que les premières filatures ont été établies en France; au commencement du XIXe siècle nous ne recevions pas plus de 100,000 quintaux de coton en balles; il en faut aujourd'hui 1,400,000, dans les bonnes années, pour occuper nos broches et nos métiers (1). 4,376,000 broches, 80,000 métiers mécaniques, 28,000 métiers à bras travaillent cette précieuse matière; plus de 100,000 ouvriers sont employés à ce travail. C'est pourtant huit fois moins qu'en Angleterre, où Manchester est sans rivale (2).

On distingue trois groupes principaux de l'industrie cotonnière :

Le plus important est le *groupe de Normandie;* la raison de cette supériorité est historique. C'est à Rouen que furent introduits la filature et le tissage du coton au XVIIIe siècle, à un moment où l'Angleterre comptait déjà plusieurs manufactures de ce genre. *Rouen* conserva et développa l'habileté traditionnelle de ses ouvriers, et son commerce d'exportation sut si bien créer et maintenir une clientèle que, malgré la concurrence des pays français et étrangers riches en houille, ses produits ont un débit et une réputation mérités. Les faubourgs de *Darnétal*, *Maromme*, *Sotteville*, etc., vivent exclusivement de cette industrie pratiquée de père en fils. *Le Havre*, *Yvetot*, *Dieppe*, ont aussi des ateliers de filature et de tissage. *Évreux* et *Gisors* dans l'Eure, *Falaise* dans le Calvados, *Flers* dans l'Orne, doivent être cités après Rouen. Fils, cotonnades, coutils, les produits les plus divers sortent des manufactures normandes et s'exportent au loin.

Les départements de la Seine-Inférieure et de l'Eure possèdent ensemble 240 manufactures, plus de 2 millions de broches et 19,000 métiers mécaniques.

Le *groupe du Nord* doit au contraire son existence et ses progrès à la présence de la houille. Il comprend les départements du Nord, du Pas-de-Calais, de la Somme et de l'Aisne. Chaque région fournit des produits spéciaux : *Lille* et ses faubourgs, *Tourcoing*, *Roubaix* ont des filatures, mais un nombre moins considérable de métiers à tisser. *Saint-Quentin* est le centre de fabrication des percales et des guipures. *Amiens* est célèbre pour ses velours de coton.

Le département du Nord reste néanmoins le premier du groupe; il compte près de 3,000 métiers mécaniques et 1,300,000 broches dans 170 manufactures.

Le *groupe des Vosges*, fragment de notre groupe alsacien qui compre-

---

(1) Importation du coton en 1893 : 1.360.000 quintaux.

(2) Nombre des broches dans les principaux Etats :

Grande-Bretagne	40.512.000	États-Unis	14.405.000
Indes Orientales.....	2.894.000	Europe continentale..	24.575.000

nait Mulhouse, Guebwiller, Thann, emploie la force motrice des chutes d'eau : c'est la cause même de son développement. Il faut y rattacher l'industrieuse *Belfort*. 640,000 broches et 24,500 métiers sont partagés entre *Belfort*, *Épinal*, *Saint-Dié*, *Remiremont*, *Sénones*, le *Val-d'Ajol*, etc...

La spécialité du groupe vosgien est celle des calicots et du fil.

En dehors de ces trois groupes, l'industrie cotonnière occupe dans plusieurs départements un bon nombre d'ouvriers. Ainsi au sud-ouest de la zone d'industrie normande, la Bretagne, le Maine, l'Anjou comptent quelques centres considérables, *Nantes*, *Cholet* et surtout *Laval*, dont les produits à bon marché s'exportent dans les colonies françaises. Mais la région la plus importante est celle de l'*Aube* : *Troyes* compte 50 manufactures, près de 70,000 broches et de 2,400 métiers mécaniques ; sa spécialité de « finettes » est très appréciée dans le commerce.

Il faut encore citer un centre assez important d'industrie cotonnière, de création bien ancienne, celui du *Lyonnais*, avec *Tarare*, *Thizy*, *Roanne ;* puis à côté, *Vichy* et *Clermont-Ferrand*.

Nous avons vu que la culture française abandonnait de plus en plus trois plantes textiles auxquelles on consacrait jadis des surfaces considérables : le *chanvre*, le *lin* et le *jute*. Les industries qui emploient ces fibres pour en faire des toiles, du linge gros ou fin, des tissus de choix comme les batistes et les dentelles se sont conservées chez nous en vertu de la tradition et s'y sont même développées. Mais les machines perfectionnées remplacent rapidement les anciens métiers, de sorte que les manufactures de ce genre se rapprochent des centres où les industries mécaniques sont le plus en honneur. Au reste les pays du nord de la France sont à la fois les plus riches en plantes textiles et les mieux pourvus d'outils délicats et rapides qui diminuent les frais de main-d'œuvre.

Le travail du chanvre, du lin et du jute occupe de nos jours 62,000 ouvriers qui manient 23,000 métiers à bras et 18,000 métiers mécaniques. La production des fils et tissus de ce genre est particulièrement abondante et renommée dans le département du Nord, qui possède à peu près les trois quarts des manufactures, et 11,000 métiers mécaniques sur 18,000. Les artisans de Flandre, dont la réputation remonte au moyen âge, excellent en toutes les variétés de fabrication des fils et des tissus de cette nature, depuis les fins ouvrages de *Valenciennes* jusqu'aux grosses toiles de *Dunkerque ; Boulogne*, *Amiens*, *Saint-Quentin* viennent ensuite.

Dans l'ouest, *le Mans*, *Laval* et nombre de villes de Bretagne fabriquent les articles communs et solides.

Si de pareilles industries, qui font vivre tant de millions de Français, n'intéressent le géographe que par l'histoire de leurs déplacements et de leur concentration progressive dans les pays riches en houille et en métaux, que dire de ces nombreux métiers qu'exercent nos populations laborieuses des villes et dont il serait impossible de retrouver la raison d'être dans l'étude du sol national ? *Lingerie*, *confections*, *modes*, *broderie*, voilà autant de manifestations de l'habileté traditionnelle des artisans ou de la science des directeurs d'industrie.

CHAPITRE III

INDUSTRIES DÉRIVÉES DU RÈGNE ANIMAL

Les industries dérivées du règne animal contribuent aussi pour une part importante à l'alimentation et à l'habillement. Mais, dans cette catégorie comme dans la précédente, les matières premières sont loin d'être exclusivement des produits français. Il en résulte qu'il faut voir dans la localisation de ces industries bien plutôt une persistance de certaines traditions, une manifestation du génie mécanique et commercial de plusieurs groupes de provinces, que l'influence des ressources naturelles de notre sol suscitant et dirigeant l'activité de la race. Le caractère de localisation géographique de ces industries n'est donc pas toujours très clair ni très évident. Les unes, jadis suffisamment pourvues de matières premières par l'élevage français, se sont maintenues en obtenant par des importations de produits bruts le contingent nécessaire à leur fonctionnement normal ; les autres n'ont pu subsister qu'en se déplaçant, qu'en se rapprochant des centres où elles trouvaient la force motrice à bon marché et en abondance.

Industries alimentaires. — Une première industrie fort simple et primitive, mais strictement localisée par sa nature même dans les pays riches en pâturages et en bestiaux, est celle des *fromages* et du *beurre*. Elle enrichit surtout les pays aux herbages luxuriants comme la Flandre, la Normandie et l'Ile-de-France, puis certaines régions de montagnes où se pratique l'élevage.

La Normandie, avec les fromages de *Camembert*, *Livarot*, *Neufchâtel* et *Pont-l'Évêque*, occupe le premier rang.

Le *Jura* vient ensuite ; l'industrie des fromages s'y est développée avec le même succès que dans la Suisse. On y fabrique surtout le *Gruyère*, fromage cuit, qui contribue tant à l'alimentation française. Le *Septmoncel* est un produit de la même contrée.

La *Brie* a donné son nom à une catégorie de fromages qui sont fabriqués surtout dans les pays de Meaux et de la Ferté-sous-Jouarre, mais aussi en certaines parties de la Champagne et jusqu'en Lorraine. Elle contribue avec la Normandie à fournir la capitale de fromages frais.

Les provinces du Massif Central et des Alpes possèdent moins de troupeaux que les précédentes. Le fromage de *Roquefort* (Aveyron) fabriqué avec du lait de brebis doit ses qualités particulières aux caves naturelles

dans lesquelles on le fait fermenter. Le *Cantal* produit aussi une assez grande variété de ces objets d'alimentation.

Il est difficile, en pareille matière, de donner des chiffres exacts, cependant on peut évaluer la valeur des fromages fabriqués en France à 75 millions de francs.

Les *beurres* sont fabriqués en grandes quantités et d'une façon presque industrielle dans les provinces si riches en lait de *Normandie* et de *Bretagne*. *Isigny* et *Rennes* sont les grands centres de production des beurres.

La chair des animaux est conservée par différents procédés ; on la sale, on la fume ou on la conserve à l'huile dans des boîtes hermétiquement fermées. Toutefois, sauf les opérations assez élémentaires de la charcuterie, on n'a pas beaucoup développé chez nous l'industrie de la conservation des viandes de boucherie; cependant des lois récentes l'ont encouragée et les besoins de notre armée ont amené la création de quelques usines où l'on fabrique des conserves de viande.

Il n'en est pas de même pour les produits de la pêche, qui occupe tant de milliers d'habitants sur nos côtes. Les *conserves de sardines* sont naturellement l'industrie de la Bretagne, qui arme le plus grand nombre de bateaux pour cette pêche. *Nantes*, puis *Concarneau* dans le Finistère, *Port-Louis* dans le Morbihan, ont les principales usines de ce genre.

Nous n'avons pas à énumérer ici toutes les industries de détail qui conservent des objets alimentaires d'origine animale sous forme de pâtés, terrines, etc...; il n'y a là rien qui intéresse la géographie.

Industries du vêtement. — Les industries qui emploient la peau des animaux ou *cuirs*, mégisserie, tannerie, etc..., sont de plus en plus dans la dépendance de l'importation étrangère ; les cuirs des animaux abattus en France ne suffisent pas à fournir la matière première. Par conséquent leur répartition géographique sera la suivante : elles auront leur siège soit dans les grandes villes de l'intérieur, où elles trouvent à la fois abondance de main-d'œuvre et nombreuse clientèle, soit dans les ports maritimes, où la matière première apportée des pays de grand élevage est à bon marché.

Au nord et au nord-ouest, *Lille*, *Rouen*, *Pont-Audemer*, *Gisors*, enfin *le Havre*, ont l'avantage d'être dans un pays riche en bestiaux et de recevoir aussi par les ports de la Manche, surtout par le Havre, les peaux de l'Amérique du Sud et d'Angleterre.

Paris, où l'on abat une si grande quantité d'animaux pour l'alimentation, est de ce chef abondamment pourvu, mais traite en outre des cuirs bruts ou déjà quelque peu apprêtés venant de l'étranger.

Au sud-ouest et à l'ouest, *Nantes* et *Bordeaux* reçoivent aussi du commerce sud-américain l'approvisionnement de leurs manufactures.

Au sud-est, *Grenoble* et *Annonay;* au centre, *Millau*, ont une grande réputation pour l'apprêt des cuirs de ganterie.

L'*industrie de la laine* et des lainages s'est si heureusement développée en France, qu'il est devenu nécessaire, malgré les perfectionnements de notre élevage, de recevoir beaucoup de matière première achetée à

l'étranger. On a vu, du reste, que le nombre des moutons élevés en France avait sensiblement décru pendant la période contemporaine.

D'ailleurs l'industrie de la laine produit des étoffes si diverses, appropriées à un si grand nombre de besoins, qu'un des talents de l'industriel consiste dans le choix raisonné de la matière première; or les troupeaux de France sont loin d'offrir à cet égard une variété suffisante. Lainages à longs poils, tissus ras ou draps, feutres, flanelles, mélanges, tels sont les principaux articles qui sortent des manufactures.

On compte plus de 2,000 établissements s'occupant du travail de la laine, peignage, cardage, filature, tissage, etc... ; de ce travail vivent 115,000 ouvriers. La force est donnée par 43,000 métiers mécaniques; les broches sont au nombre d'un peu plus de 3 millions. On évalue enfin à 40,000 chevaux-vapeur l'importance des moteurs qui actionnent ces métiers. Il y a trente ans, avant la période de grande diffusion des machines à vapeur, les ouvriers employés étaient deux fois plus nombreux qu'aujourd'hui, trois fois plus vers 1850.

La région où l'industrie lainière est le plus active est le département du *Nord*. Ce n'est pas que la matière première y soit abondante. Mais la houille est là qui donne la force à bon marché; et par Dunkerque les cargaisons de laines de l'Amérique du Sud, de l'Australie, du Cap et de l'Algérie peuvent affluer. Aussi *Roubaix*, *Tourcoing* et *Fourmies* sont-elles parmi les premières villes du monde entier pour l'industrie des laines. Au département du Nord appartiennent près de 300 manufactures, 1,760,000 broches et 20,000 métiers mécaniques.

Au groupe du Nord, qui produit les articles pour le vêtement et les étoffes mêlées de soie, laine et coton pour l'ameublement, on peut rattacher *Amiens*, aux velours célèbres, *Abbeville* (draps) et *Saint-Quentin*.

La région ardennaise et champenoise, où l'élevage du mouton est important, possède à *Reims* et à *Sedan* deux des grands centres de l'industrie lainière. Reims excelle dans la fabrication des tissus ras et des flanelles; les draps de Sedan conservent leur vieille renommée. Le département de la Marne tient le premier rang après le Nord, avec près de 8,000 métiers mécaniques et 270,000 broches. Plus éloigné des mines de houille que le Nord, le groupe champenois a l'avantage d'une production abondante de laines indigènes.

La Guyenne et le Languedoc, dans un pays de grand élevage de moutons, possèdent peut-être la plus ancienne industrie des laines de France. Mais ces provinces n'ont point la force motrice à si bon compte que le Nord, malgré le voisinage de quelques bassins houillers comme ceux d'Alais et de Carmaux. Le département du *Tarn* est le plus actif de cette région ; on y trouve 70,000 broches, 400 métiers mécaniques et 4,500 métiers à bras. Mais on rencontre des groupes industriels dans l'étendue de toute la Guyenne et du Languedoc. *Nîmes*, *Carcassonne*, *Lodève*, enfin *Mazamet* (Tarn) sont les centres les plus actifs.

La *Normandie* tient une grande place dans l'industrie lainière, moins par le nombre de ses manufactures, de ses broches et de ses métiers, que

par la réputation exceptionnelle et méritée de sa draperie. *Elbeuf* et *Louviers* sont depuis longtemps célèbres pour cette industrie spéciale.

On jugera de l'importance du travail de la laine en France par la valeur des produits exportés, qui dépasse 300 millions de francs. L'Angleterre seule a des manufactures de lainages plus nombreuses et plus productives que les nôtres; mais ses tissus de luxe, ses draps, malgré une active propagande dont bien des Français ont été les instruments, ne sont nullement supérieurs à ceux de Sedan et d'Elbeuf.

En revanche, malgré la concurrence de l'Allemagne, de la Suisse et de l'Italie, nous conservons encore le premier rang dans l'art de travailler la *soie*. Cette industrie s'est établie naturellement auprès des pays qui sont riches en mûriers et élèvent le ver. Mais nos *magnaneries* ne suffisent pas à alimenter les fabriques de soieries ; nous importons des soies étrangères d'Italie, de Chine et du Japon pour une valeur de plus de 250 millions de francs par an. Ajoutons que le travail de la soie demande, plus que tout autre, beaucoup d'habileté manuelle, de délicatesse et même de science et d'art; aussi nos dessinateurs, contremaîtres, ouvriers, ont, sur beaucoup de leurs concurrents étrangers, l'avantage d'une longue tradition.

L'industrie des soieries comprend plusieurs opérations : dévidage, moulinage, filature, tissage, et produit un grand nombre de tissus divers: rubans, étoffes rayées ou unies, taffetas, foulards, soieries brochées. Tel est l'ensemble des œuvres qui occupent 110,000 personnes, ouvriers et leurs familles, dans nos départements du sud-est, *Drôme*, *Ardèche*, *Gard*, *Rhône*, *Loire*, *Isère*, etc.

La filature tient la place principale dans l'Ardèche, la Drôme et le Rhône. Pour le tissage, le premier rang appartient sans conteste à *Lyon*, qui fabrique toutes sortes d'étoffes dans ses manufactures de la ville et de la campagne; plus des deux tiers de la production française proviennent du groupe lyonnais. *Saint-Étienne* a la spécialité des rubans.

On estime à plus de 600 millions de francs la valeur des soieries qui sortent chaque année des manufactures françaises.

La France produit aussi bien d'autres tissus de grand prix ou de consommation courante : *dentelles*, *châles*, *confections* diverses.

Résumé et conclusion. — Presque toutes les industries sont donc représentées en France, et ajoutent des revenus considérables à ceux que notre pays tire de la richesse agricole.

Des trois ordres d'industrie que nous avons distingués, l'un, celui qui consiste à extraire et à transformer les matières minérales, est fixé dans des régions déterminées presque rigoureusement par la nature du sol; il n'y a d'exception que pour les ports de mer et les grandes villes, qui exercent une attraction sur les industries métallurgiques et mécaniques soit par la facilité d'importation des matières premières, soit par l'abondance et l'habileté de la main-d'œuvre, soit par l'agglomération des consommateurs.

A leur tour, les régions d'industries extractives et mécaniques attirent,

par suite du bon marché du combustible minéral, les autres industries dont les matières premières sont moins encombrantes. Toutefois une tradition longtemps maintenue, ou quelque facilité naturelle autre que le voisinage de la houille (chute d'eau), peut empêcher ou retarder l'effet de cette attraction. Les Vosges ont conservé leur industrie des filatures pour ces deux causes.

Une revue générale de toutes les industries françaises amène à constater que nos provinces du nord et du nord-ouest sont les plus actives. Dans le département du Nord en particulier, la richesse houillère a produit une agglomération graduelle d'industries de toutes sortes. Là est la zone industrielle par excellence. On en peut citer d'autres dans chaque région houillère autour ou à l'intérieur du Massif Central.

Aussi ces provinces renferment, à défaut des plus grandes villes de France, le nombre le plus considérable d'agglomérations urbaines. Les départements du Nord et du Pas-de-Calais sont caractéristiques à ce sujet. Tout y est industrie, même l'agriculture; la population y est mixte et plus difficile à répartir en catégories tranchées que dans les autres régions de France.

Le progrès de l'industrie a produit dans notre pays un changement dans la répartition des habitants. Depuis le milieu du siècle jusqu'à nos jours, la population urbaine n'a cessé de s'accroître aux dépens de la population agricole (1). Cette attraction, si elle continuait, serait désastreuse non seulement pour la richesse agricole de la France, mais aussi pour ceux mêmes qui s'y laissent entraîner.

Dans l'état actuel, l'industrie française, après avoir eu à souffrir de la concurrence étrangère, s'est vue protéger par les tarifs douaniers de 1892; il serait regrettable cependant que nos industriels se laissent aller à trop de confiance dans la protection de l'État. Ils doivent profiter de la situation qui leur est faite pour améliorer sans cesse leur production, et se rendre dignes de l'intérêt que tout le monde leur porte; ils doivent en même temps faire que la supériorité, depuis longtemps reconnue à la production française, s'affirme de plus en plus, et permette à nos produits de lutter sur le marché étranger avec les produits similaires des pays mieux outillés que le nôtre, malgré les différences de prix qui ne peuvent pas ne pas exister. Mais ils ont le droit de réclamer pour eux le marché de nos colonies; sinon notre politique coloniale n'aurait pas de sens.

---

(1) Rapport de la population urbaine et rurale :

	Population rurale. Pour 100.	Population urbaine. Pour 100.
1846	75,58	24,42
1856	73,20	25,53
1866	69,54	30,46
1876	67,56	32,44
1881	65,24	34,76
1891	64,00	36,00

TROISIÈME SECTION

LE COMMERCE

CHAPITRE PREMIER

VOIES DE COMMUNICATION

Condition naturelle. — Notre pays est très heureusement disposé pour l'établissement des voies de communication nécessaires au commerce. Point de chaînes de montagnes, point de massif si épais ou si étendu qu'on ne puisse le percer ou le tourner. Le Massif Central est entouré de plaines; on passe aisément et sans pentes abruptes d'un domaine fluvial dans l'autre, de la Seine à la Saône et à la Loire, de la Loire au Rhône. Si les Pyrénées nous séparent de l'Espagne sur une grande étendue, les deux extrémités offrent des passages ; par les ramifications des vallées alpestres les routes et les voies ferrées ont pu se glisser et passer d'un versant des Alpes à l'autre ; le Jura lui aussi a pu être soit tourné, soit traversé, malgré de très grandes difficultés. Enfin à l'est et au nord-est, ce qui est un danger pour la défense nationale devient un avantage pour le commerce. Routes, canaux, chemins de fer, passent sans peine de France en Allemagne, et plus aisément encore en Belgique.

Rappelons en outre combien la France est favorisée par l'exposition de ses rivages qui regardent au nord vers l'Angleterre, à l'ouest vers le Nouveau Monde, au sud vers l'Afrique, où se développe une nouvelle France. La région française est, nous le savons, le point où les deux mers européennes sont le plus voisines l'une de l'autre, le point où les communications sont le plus faciles de l'une à l'autre. La nature nous a donné les éléments d'une grande prospérité commerciale sur mer comme sur terre. Voyons comment nous en avons profité.

§ I. — Les routes.

Le premier réseau de routes date en France de l'époque romaine ; on a retrouvé en bien des points la trace de ces voies. Les Romains

avaient d'abord mis la Gaule en relation à travers les Alpes avec l'Italie, puis, le pays une fois pacifié, ils en avaient relié les diverses frontières avec la capitale, Lyon. Ces routes avaient un caractère surtout stratégique, mais une grande voie commerciale mettait en communication la Méditerranée avec le détroit qui s'étend entre la Gaule et la Grande-Bretagne : elle suivait le cours du Rhône et de la Saône, franchissait le seuil montagneux vers Autun pour couper ensuite les cours moyens de la Seine et de la Marne, touchait Reims, Soissons, Amiens et aboutissait à Boulogne. Les étapes principales de la région du Rhône étaient Arles, Tarascon, Vienne et Lyon. L'importance commerciale de la ligne qui traverse le plus directement l'isthme français est ainsi indiquée nettement dès l'antiquité.

Sous Philippe-Auguste, le nombre des routes en bon état s'était accru ; le réseau fut ensuite perfectionné par les princes ou les ministres réformateurs : Louis XI, Henri IV et Sully, Louis XIV et Colbert.

Mais c'est seulement au cours des deux derniers siècles que l'on s'applique à créer un système harmonieux et logique de voies de communication. Citons l'œuvre du contrôleur général Orry. La classification de nos routes est due à la loi du 11 décembre 1811.

Les *routes nationales* ont aujourd'hui un développement de 38,000 kilomètres, les *routes départementales* de 48,000, les chemins vicinaux de 603,000. Le *tonnage utile* exprimant la circulation sur l'ensemble du réseau est d'environ 6 milliards de tonnes. On peut dire qu'il est peu de pays où les routes et les chemins soient mieux entretenus que chez nous. Le réseau français est d'ailleurs le plus développé, non seulement de l'Europe, mais du monde entier; c'est l'Allemagne qui se rapproche le plus de la France.

Si l'on remarque que nos voies navigables forment aussi un réseau considérable, que les voies ferrées sont très nombreuses sur notre sol et restreignent forcément beaucoup le rôle des routes, on trouvera que les communications sont bien assurées : c'est le *réseau rural*, celui que le progrès des moyens de transport rapide a le moins déprécié, qui laisse le plus à désirer.

Les routes sont surtout nombreuses dans les régions d'agriculture et d'industrie intense comme le nord et le nord-ouest.

Mais, en somme, les routes, depuis quarante ans, tendent de plus en plus à devenir de simples affluents des voies ferrées. Par suite, le réseau dont la circulation s'est de plus en plus réduite est celui des routes nationales, qui sont le plus souvent parallèles aux voies ferrées; les chemins de fer ont absorbé la presque totalité des transports à grandes distances. Les routes départementales et rurales, les artères qui unissent les grandes villes aux cités environnantes, les rues des cités populeuses, voilà les chemins qui ont pu conserver une active circulation.

L'amélioration des cours d'eau navigables, la multiplication des canaux qui peuvent lutter contre les voies ferrées pour le transport lent

des matières encombrantes a aussi porté une grave atteinte à l'ancienne industrie du trafic de grand parcours sur les routes.

§ II. — Les voies ferrées.

Aperçu général. — Les voies ferrées ne peuvent s'établir, au moins d'une manière fructueuse, que dans les pays où le relief est médiocre, les pentes bien ménagées. A ce point de vue, la France leur a offert, nous le savons, des conditions très favorables.

Un réseau complet de chemins de fer a ainsi pu être établi en France, réseau dont l'importance est double : il unit en effet les uns aux autres tous les points importants du pays, permettant à la fois le commerce et les relations intérieurs, et le transit entre les deux mers qui baignent nos côtes : Océan et Manche, c'est-à-dire Grande-Bretagne et Nouveau Monde d'un côté ; Méditerranée, c'est-à-dire Afrique du Nord, Levant et Extrême-Orient de l'autre.

Entre la France et les États voisins le relief offrait des obstacles de diverse valeur. Tandis qu'au nord les plaines de la Belgique pouvaient être facilement reliées à notre territoire à travers des plaines ou des plateaux médiocres, le Jura nous séparait rigoureusement d'une partie de la Suisse. Le plateau lorrain, les Vosges et la Forêt-Noire sont beaucoup moins nuisibles à l'établissement de rapports entre la France et l'Allemagne. Le rempart des Alpes, graduellement pénétré par les longues vallées des affluents du Rhône, a été vaincu et percé en son point le plus étroit. Les Pyrénées, tournées à l'est et à l'ouest par la zone littorale, seront bientôt sans doute perforées comme les Alpes.

Le premier chemin de fer a été construit sur le territoire français en 1828 ; l'origine de notre vaste réseau c'est l'humble voie ferrée à traction de chevaux qui unissait Saint-Étienne à Lyon et à Andrézieux pour le transport de la houille. Il fallut quelques années encore pour adopter l'usage de la locomotive qui remorqua en 1837 les trains de la petite ligne de Saint-Germain. Dès 1850 on comptait plus de 3,000 kilomètres de voies ferrées, près de 10,000 en 1860, plus de 17,000 en 1870. C'est alors que la progression du réseau français devient rapide. Il restait du terrain à gagner sur nos voisins en cette matière ; on le regagna, un peu trop vite peut-être et au prix de sacrifices considérables accumulés sur un petit nombre d'années. A la fin de 1880 le développement des chemins de fer atteignait 26,000 kilomètres ; il était, en 1894, de 40,199 (1). L'Allemagne possède un réseau légèrement supérieur au nôtre (44,339).

(1) Longueurs exploitées (intérêt général) :

1828.....	23	kilomètres.	1878.....	22.139	kilomètres.
1838.....	183	—	1888.....	32.425	—
1848.....	2.220	—	1893.....	36.002	—
1858.....	8.681	—	1894.....	36.469	—
1868.....	16.225	—			

ce qui doit être, puisque la superficie de cet État est plus grande que celle de la France; la Grande-Bretagne nous est, en apparence, inférieure de peu (32,494); en réalité, elle nous dépasse, puisque, moins développée en surface, elle peut en outre demander à la mer plus de services qu'un pays de dimensions symétriques et massives. En suivant la même méthode d'appréciation on calculera que les États-Unis d'Amérique, avec leurs 275,000 kilomètres, sont moins bien desservis que les contrées de l'Europe centrale et occidentale. Mais en revanche la petite Belgique, avec 4,800 kilomètres, nous devance de beaucoup pour la commodité des moyens de transport (1).

Le réseau, tel qu'il fut conçu à l'origine, quand on partagea le territoire national entre les grandes compagnies qui se chargeaient, moyennant garantie, de le construire et de l'exploiter, devait avant tout relier à la capitale toutes les provinces de France. Ses auteurs avaient pour but de faciliter les communications à l'intérieur, de mettre Paris et le reste du pays en rapport avec les États voisins. Le partage s'est fait d'une manière géométrique et n'a pas été inspiré par des considérations géographiques bien profondes. On a distribué l'espace en éventail autour de la capitale et constitué un réseau original dans la région du sud-ouest, qui paraissait la plus excentrique. C'est seulement plus tard, lorsque de grands courants commerciaux s'établirent, qu'on s'appliqua à donner plus de cohésion et de solidarité à ces groupes qui étaient naturellement portés à l'isolement et à la poursuite d'intérêts particuliers. Ce travail de rapprochement, de raccordement, si conforme à l'intérêt national et à la structure géographique de la France, est précisément l'œuvre des vingt dernières années. Nous sommes mieux armés aujourd'hui pour la concurrence économique contre nos voisins. Enfin, chaque maille ajoutée à ce réseau est un nouvel appoint de force militaire.

Les voies ferrées de la France se partagent d'une manière fort inégale entre l'État et les six compagnies du Nord, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, du Midi, de l'Ouest, de l'Est, d'Orléans.

Nous n'avons pas à donner ici une nomenclature complète de nos lignes de voies ferrées : il suffira de faire ressortir l'importance géographique de chaque partie du réseau, d'en montrer le rôle économique, bref, d'en indiquer la fonction dans l'ensemble de la vie nationale et internationale.

I. **Réseau du Nord.** — La compagnie du Nord est chargée de l'exploitation des voies ferrées qui couvrent la Flandre, l'Artois, la Picardie,

(1) Longueurs des chemins de fer (1889).

Pays.	Longueurs exploitées.	Pays.	Longueurs exploitées.
	Kilomètres.		Kilomètres.
Allemagne	40.826	Russie et Finlande	29.410
France	35.264	Belgique	4.828
Grande-Bretagne et Irlande.	31.897	Suisse	2.974
Autriche-Hongrie	25.731	États-Unis d'Amérique	251.292

une partie de l'Ile-de-France et la lisière orientale de la Normandie. C'est un domaine qui ne représente pas la dixième partie du territoire, et pourtant les lignes atteignent une longueur de 3,749 kilomètres, c'est-à-dire beaucoup plus que la part proportionnelle à la superficie du réseau. Jetez un coup d'œil sur une carte de chemins de fer, et vous constaterez que le réseau n'est nulle part plus serré et plus articulé que dans la région du Nord.

Cette compagnie exploite les lignes suivantes reliées entre elles par des voies transversales :

1° Paris au Tréport par Beauvais ;
2° Paris à Calais par Amiens et Boulogne ;
3° Paris à Dunkerque par Amiens, Arras et Hazebrouck ;
4° Paris à Lille (et Anvers) par Amiens et Arras ;
5° Paris à Maubeuge par Creil et Saint-Quentin ;
6° Paris à Hirson par Laon ;
7° Calais et Dunkerque à Hirson par Lens et Douai.

La *configuration de la contrée desservie* est éminemment favorable au tracé des voies ferrées. Le relief du Pays de Bray, de l'Artois et de la Thiérache n'est pas important ; le plateau ardennais est presque en dehors du domaine de la compagnie du Nord, sauf vers Hirson, où l'on en rencontre les premières et faibles pentes. Les pays plats prédominent de beaucoup et des vallées largement développées ouvrent des communications entre des régions hydrographiques d'inclinaison différente. La ligne de Paris au Tréport utilise les vallées de l'Oise, du Thérain et de la Bresle, n'ayant à franchir qu'un seuil médiocre et de peu d'épaisseur dans le pays de Bray. De Paris à Calais par Amiens et Boulogne, la voie ne rencontre que les pentes molles du Boulonnais et passe sans peine de la vallée de l'Oise à celle de la Somme. Le chemin d'Amiens à Dunkerque par Arras aborde plus franchement le plateau d'Artois. Les deux branches orientales qui gagnent Maubeuge et Hirson utilisent la large vallée de l'Oise ; tout au plus faut-il signaler entre Saint-Quentin et Cambrai le passage du faîte de la forêt de Bohain. Les travaux d'art à exécuter en des pays généralement plats n'ont pas été très dispendieux ; on peut signaler comme une exception le tunnel important qui troue entre Soissons et Laon un plateau trop abrupt et trop peu entaillé pour permettre l'établissement de rampes.

Le rôle géographique du réseau du Nord consiste à assurer les communications entre le bassin de la Seine et ceux de la Somme, de l'Escaut et de la Meuse. Il a en outre une grande *valeur internationale*. Il est le lien des relations de la France avec la Grande-Bretagne et la Belgique, relations de première importance. Enfin, combiné avec le réseau de Paris-Lyon-Méditerranée, il forme une partie de la grande artère de transit qui sillonne notre territoire entre la Manche et la Méditerranée, la porte d'entrée des voyageurs et des marchandises anglaises qui recherchent l'isthme le plus étroit du continent européen pour gagner la Méditerranée et les Indes ; combiné avec le réseau de l'Est, il livre passage aux trains

qui, de Calais font le service transcontinental soit pour Vienne, la vallée du Danube, Constantinople ou Salonique, soit pour le Saint-Gothard et Brindisi.

Les départements traversés par le réseau du Nord sont parmi les plus riches et les plus peuplés de la France; les *aliments du transport*, marchandises et voyageurs, sont par suite fort abondants. L'agriculture fournit aux trains du Nord des céréales, des betteraves, des pommes de terre; les bestiaux forment aussi un appoint. Les produits agricoles s'échangent à l'intérieur de la région desservie par le réseau du Nord, ils sont en outre dirigés vers les ports pour parvenir sur le marché anglais. Ce n'est pas là toutefois ce qui explique l'activité prodigieuse des transactions par voies ferrées. Les chargements des convois sont assurés bien mieux encore par les industries extractives et métallurgiques; la houille du Nord et du Pas-de-Calais se répand par ces lignes qui s'entre-croisent dans toute la France du nord-ouest et jusqu'à Paris, puis dans l'est dont les minerais forment un fret de retour avantageux vers les usines flamandes. Les fontes, les fers, les aciers, les machines, tous les produits industriels fournissent de riches cargaisons aux wagons du Nord.

Ce n'est pas tout. Les houilles, les minerais et toutes les provenances de l'industrieuse Belgique, qui entretient de si actives relations avec la France, empruntent le réseau flamand, artésien et picard pour se répandre dans nos autres provinces. Puis c'est l'Angleterre dont les matières premières et les objets manufacturés arrivent en bon nombre à Dunkerque, Calais et Boulogne, et suivent à destination de notre pays ou des contrées voisines. Enfin les cotons de l'Amérique du Nord, les laines de l'Amérique du Sud, de l'Australie, les minerais de l'Algérie, affluent à Dunkerque pour alimenter l'industrie textile et métallurgique.

La supériorité du réseau du Nord apparaîtra plus clairement encore, si l'on songe que ses voies sillonnent la région de France la plus riche en canaux. Or, malgré l'intensité du trafic de ces artères navigables, on ne connaît pas de provinces de notre pays où l'on voie les trains de wagons lourdement chargés se succéder à intervalles plus rapprochés. Les matières et objets manufacturés à transporter sont en telle abondance que chemins de fer, canaux, routes, cabotage, y suffisent à peine.

Ajoutons que nul réseau n'a un mouvement de voyageurs plus intense. En ce pays riche on se déplace aisément ; les relations d'affaires multiples et enchevêtrées s'établissent entre négociants, industriels, armateurs qui vont et viennent sans cesse, les uns sollicitant la clientèle, les autres stimulant la production. Il n'est pas jusqu'aux voyages d'agrément et de curiosité qui ne contribuent à la fortune de ce réseau. Qui ne se rend compte de l'importance du contingent des voyageurs anglais qui veulent visiter l'Europe continentale sans s'exposer aux ennuis d'une longue traversée et trouvent leurs wagons de luxe à la sortie du rapide navire qui les a entraînés de Douvres à Calais; puis des Français et des

étrangers qui font le trajet en sens contraire, venant souvent des pays lointains du Levant ou de l'Extrême-Orient?

Aussi la compagnie du Nord est-elle la première des compagnies françaises et une des premières du monde par l'importance de son trafic et de ses recettes. En dehors de sa gare de Paris, qui est fort active, celles d'Erquelines, Dunkerque, Lille, Boulogne, Laon, Amiens, figurent parmi les plus riches entrepôts de toute la France. Le tonnage des marchandises transportées est inférieur seulement à celui du réseau de Paris-Lyon-Méditerranée, mais supérieur encore si l'on établit la proportion exacte entre le tonnage et la longueur du réseau. La compagnie du Nord est enfin supérieure à toutes les autres par le nombre proportionnel des voyageurs qui fréquentent ses wagons (1).

II. **Réseau de Paris à Lyon et à la Méditerranée.** — La compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée n'a pas, comme la précédente, un réseau couvrant de mailles multiples un groupe homogène, ramassé et compact de provinces. Les pays qu'elle dessert sont fort différents les uns des autres d'aspect, de relief, de productions. Avec un fragment de l'Ile-de-France son lot comprend le Nivernais, la Bourgogne, la Franche-Comté, le Bourbonnais, l'Auvergne, le Dauphiné, le Languedoc et la Provence. C'est à peu près un quart de la France, sillonné par un ensemble de lignes dont le total atteint 8,560 kilomètres, donc un peu plus de deux fois la longueur du réseau du Nord sur une étendue qui est presque trois fois plus considérable.

On peut distinguer deux lignes principales :

1° Paris à Lyon et à Marseille par Melun, Montereau, Tonnerre, Dijon, Mâcon, Lyon, Valence, Avignon ; c'est la ligne de *Bourgogne*.

2° Paris à Nîmes et à Cette par Moret, Montargis, Nevers, Moulins, Saint-Germain-des-Fossés, Clermond-Ferrand, Alais, Nîmes, Montpellier et Cette; c'est la ligne du *Bourbonnais*.

De la première ligne se détachent vers l'est trois embranchements principaux qui assurent nos communications avec la Suisse et l'Italie :

Le premier, de Dijon à Neuchâtel ou Lausanne par Dôle, Mouchard et Pontarlier;

Le deuxième, de Mâcon ou de Lyon à Turin par Chambéry et le Mont-Cenis ou à Genève par Culoz;

Le troisième, de Marseille à Nice, Vintimille et Gênes par la côte.

La ligne du Bourbonnais est reliée à la ligne de Bourgogne par une série de voies transversales dont les plus importantes mènent de Nevers

---

(1) Résultats de l'exploitation du réseau du Nord en 1891 :

Recettes brutes kilométriques.....	53.112 francs.	
— nettes —	26.557 —	
Nombre de voyageurs à toute distance	36.500.000	
— — kilométriques.....	1.298.399.049	
Tonnage kilométrique en petite vitesse.....	2.433.660.204	tonnes-kilom.

à Chagny et de Saint-Germain-des-Fossés à Saint-Étienne et à Lyon, enfin de Nîmes à Tarascon.

La *configuration du pays* desservi est très diverse. Les vallées de la Seine, de la Saône, du Rhône, de la Loire moyenne et de l'Allier forment le tracé des deux lignes principales. Mais il faut que, d'une part, le seuil des monts de la Côte-d'Or soit franchi, de l'autre que, de la vallée de l'Allier à celle du Gard, la barrière des monts du Vivarais, autrement épaisse, compacte et haute, soit coupée. Les courbes des deux grandes lignes sont curieuses à suivre à cet égard.

La ligne de Paris à Lyon et Marseille, après un trajet de médiocre inclinaison dans les vallées de la Seine et de l'Yonne, aborde la zone des plateaux de Bourgogne par le couloir de l'Armançon et atteint la cote de 405 mètres à Blaisy. Là, pour gagner la vallée de l'Ouche, il lui faut percer le Tasselot au point de sa moindre largeur par un tunnel de plus de 4 kilomètres. A Dijon on est encore à 246 mètres d'altitude; à 162 mètres en arrivant à Lyon, car l'inclinaison de la plaine de la Saône est médiocre. De Lyon à la mer, il faut donc franchir une assez forte série de pentes dans la rapide vallée du Rhône.

Le trajet de Paris à Nîmes par le Bourbonnais, l'Auvergne et le Languedoc, est beaucoup plus accidenté. Par les vallées de la Loire et de l'Allier inférieur on gagne lentement une altitude d'environ 240 mètres vers Saint-Germain-des-Fossés. Clermont est déjà à 338 mètres, Langeac à près de 500. L'ascension continue par la haute vallée de l'Allier, où l'on rencontre, entre les monts du Velay et les monts de la Margeride, quelques-unes des pentes les plus rudes de l'intérieur de la France. Quand la voie a enfin percé le rempart cévenol près de Villefort, elle doit franchir encore à la descente languedocienne une série de gorges.

A l'est ce sont les escarpements du Jura qu'il a fallu vaincre entre Pontarlier et Neuchâtel, Besançon et la Chaux-de-Fonds.

Enfin, dans la région alpestre, entre Chambéry et le pied des monts que troue le tunnel du Cenis, on passe par la Maurienne de 270 à plus de 1 200 mètres en un trajet de moins de trois heures.

Cette condition de relief a amené la compagnie de Lyon à de grosses dépenses en ouvrages d'art et en terrassements pour l'établissement de son réseau. En outre les dépenses de force motrice sont beaucoup plus considérables que dans la moyenne des régions françaises. Sur une somme de 11 milliards et demi que les capitaux français ont versée pour la construction des voies ferrées, le réseau de Lyon a absorbé plus de 3 milliards 600 millions, c'est-à-dire près du tiers, tandis qu'il ne représente pas le quart de la longueur des voies construites. Le coût moyen du kilomètre a été de 522,000 francs pour la préparation et la pose de la voie, c'est-à-dire à peu près 100,000 francs de plus que sur les autres réseaux, 120,000 francs de plus que sur le réseau de l'Est. Enfin la traction exige des machines de grande force et une dépense plus considérable de combustible que partout ailleurs.

Citons parmi les travaux d'art du réseau de Paris à la Méditerranée, d'abord le grand tunnel, dit du *Mont-Cenis*, qui perce les Alpes à la base du col de Fréjus. Long de 12 kilomètres et demi, il a été construit de 1866 à 1871. Près de Marseille le *tunnel de la Nerthe* (4 kilomètres 700) passe sous les monts de l'Étoile. Enfin les Cévennes sont franchies par une série de passages souterrains creusés entre *Arvant* et *Nîmes*.

Mais le *trafic* de plusieurs des régions desservies est actif et rémunérateur. Le réseau de Lyon, par son développement en latitude et en superficie, met en relations des provinces très diverses de végétation et de produits. Il donne au sud-est les céréales, les bestiaux, bref toutes les denrées agricoles de la France ; aux gens du Centre et du Nord il apporte les vins, les huiles d'olives. Les matières minérales, métaux et houilles, ne font point défaut sur son vaste parcours, ni les chargements de machines, de fers marchands, de tôles : le Creusot, Saint-Étienne, Saint-Chamond, Alais, la Grand'Combe, Decize, sont ses tributaires pour le transport des matières encombrantes et des produits manufacturés. Que dire des industries dont les noms de Lyon, de Saint-Étienne rappellent le souvenir, du commerce d'une région qui possède Marseille? Ainsi, comme le réseau du Nord, le réseau de Lyon traverse des provinces où l'activité industrielle et commerciale est intense, où l'agriculture, par sa variété même, donne lieu à de fructueux échanges.

Là ne se borne pas son rôle, et l'on peut dire que la fortune de cette compagnie tient beaucoup plus encore au *transit* des marchandises venues des colonies françaises et de l'étranger. En première ligne l'Algérie, prolongement de la France méditerranéenne, contribue à charger ses wagons de céréales, de bestiaux, de laines, de minerais. La Tunisie augmente chaque année ces transactions. Les colonies de l'Indo-Chine et de l'Océanie concentrent aussi leurs apports à Marseille.

Que l'on ajoute à ces éléments de prospérité tout le fruit d'un vaste commerce international. C'est la voie de Paris à Lyon et à la Méditerranée qu'empruntent beaucoup des marchandises suisses que nous importons, denrées agricoles, étoffes, celles de l'Italie, bestiaux, huiles, vins, soies. A Marseille s'accumulent dans les entrepôts qui les distribuent en France les céréales de Russie, de Roumanie et de Turquie, les raisins secs de Grèce et d'Asie Mineure, les figues, laines, cotons, bref, le contingent du Levant tout entier uni à la France par des relations séculaires. L'Inde avec ses blés et ses cotons, la Chine avec ses soies et son thé, l'Australie aux belles cargaisons de laines, envoient aussi leurs riches produits à l'entrée de ce couloir de la vallée du Rhône : la Réunion, Maurice, Madagascar, l'Afrique orientale, prennent la même voie pour trafiquer avec la France. Il n'est pas jusqu'à l'Afrique occidentale qui n'ait établi à Marseille son marché de graines oléagineuses.

La France ne participe pas seule à cette distribution. Le réseau de

Paris à Lyon et à la Méditerranée ouvre aussi ses voies au transit international. C'est sur ses rails qu'une partie des marchandises de la Suisse gagne les ports de l'Atlantique pour être embarquée à destination de l'Amérique, et réciproquement. Mais l'importance de ce transit est dépassée de beaucoup par le commerce destiné à l'Angleterre à travers l'isthme français, vieille route des négociants phéniciens, grecs et romains dans l'antiquité. Malgré la concurrence de Salonique, Brindisi, Trieste et Gênes, le transit entre Marseille et Calais a conservé une grande activité.

Le mouvement des voyageurs surtout est resté remarquable ; quoique le Saint-Gothard ait fait tort au Cenis et modifié les habitudes des touristes qui se dirigent vers l'Italie, Marseille garde toujours sa clientèle de voyageurs à destination du Levant, de l'Égypte, des Indes, de la Chine, de l'Indo-Chine et de l'Australie, et par suite la compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée bénéficie de la continuation des mêmes rapports.

Ainsi doté d'éléments de richesse de toutes sortes, le réseau donne lieu à une exploitation fort avantageuse, bien qu'il desserve quelques régions pauvres de la France. La ligne Paris-Dijon-Lyon-Marseille est l'égale des deux lignes du Nord qui aboutissent à Lille et à Maubeuge. Le produit net kilométrique de l'exploitation est très inférieur au produit moyen du Nord, très supérieur à celui des autres lignes. Les gares les plus importantes, Lyon, Marseille, le Creusot, Nice, Saint-Étienne, Dijon, le cèdent toutes à celle de Paris-Bercy; mais l'entrepôt de Lyon est de beaucoup le premier de toute la province.

Le réseau de Paris-Lyon-Méditerranée transporte un nombre de voyageurs proportionnellement inférieur non seulement à celui de la compagnie du Nord, mais encore à celui de l'Ouest. Cela tient au faible trafic des lignes qui traversent des régions pauvres comme les Alpes et les vallées du Massif Central. La voie principale de Paris-Dijon-Lyon-Marseille est aussi fréquentée que les plus actives du Nord.

Par son tonnage, la compagnie de Lyon est la première des compagnies françaises, et, toutes proportions gardées, elle est à peine inférieure à celle du Nord. C'est un admirable résultat si l'on considère que ce réseau sillonne deux des contrées les plus pauvres de la France. Mais, c'est par excellence le réseau colonial et international de notre pays : on doit, pour le bien connaître, l'étudier dans ses rapports avec le commerce maritime.

Il a sur le Nord un avantage : les voies navigables, fleuves, rivières et canaux, ne peuvent lui faire qu'une très faible concurrence. On sait en effet les difficultés de la navigation du Rhône (1).

---

(1) Résultats de l'exploitation du réseau de P.-L.-M. en 1891 :

Recettes brutes kilométriques.....	43.761	francs.
— nettes —	22.840	—
Nombre des voyageurs à toutes distances.....	41.600.000	
— — kilométriques.....	2.124.840.990	
Tonnage kilométrique en petite vitesse.....	4.172.475.910	tonnes-kilom.

III. **Réseau d'Orléans.** — La compagnie d'Orléans est l'intermédiaire entre les deux riches régions de la Seine et de la Garonne par la Loire moyenne et la trouée du Poitou. Les pays dont elle assure les communications sont de relief très variable; mais le contraste est moins violent que dans les pays sillonnés par le réseau de Lyon. Les plaines et les plateaux forment la majeure partie de son domaine. Orléanais, Touraine, Anjou et Bretagne d'une part, Berri, Poitou, Saintonge et Guyenne de l'autre, voilà un parcours facile pour deux des lignes dont elle se compose; Marche, Limousin, Auvergne, voilà les pays accidentés où la construction et l'exploitation sont coûteuses. La zone de drainage commercial de la compagnie d'Orléans est presque aussi développée en superficie que celle de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée. Mais la longueur du réseau, 6,460 kilomètres, est sensiblement moins grande.

Il y a quatre lignes principales :

1° Paris à Orléans, Tours, Angers, Nantes et Saint-Nazaire;

2° Paris à Tours, Poitiers, Angoulême, Bordeaux;

3° Paris à Orléans, Châteauroux, Limoges, puis Périgueux et Agen ou Brives, Montauban et Toulouse;

4° Bordeaux à Périgueux, Limoges, Guéret, Montluçon, Gannat et Lyon.

La première ligne passe sans aucun obstacle important du domaine de la Seine à celui de la Loire; le rempart du plateau d'Orléans, que certains géographes ont imaginé pour obtenir une description symétrique des lignes de partage des eaux et des bassins, est tout simplement une plaine.

La ligne de Paris à Bordeaux n'a guère de pentes plus rapides à vaincre en empruntant successivement les vallées de la Loire, de la Vienne, du Clain, de la Charente, de la Dronne, de l'Isle et de la Dordogne.

La troisième ligne seulement aborde les parties basses et mollement ondulées des plateaux de la Marche et du Limousin ; mais les voies secondaires d'Auvergne qui forment jonction entre le réseau d'Orléans et celui de Paris-Lyon-Méditerranée, celles du haut Limousin et du Rouergue, traversent d'âpres régions au moyen de travaux d'art et de tunnels remarquables. De Brives à Tulle, de Brives à Figeac et à Capdenac, les passages souterrains et les tranchées gigantesques se succèdent à de courts intervalles.

La compagnie d'Orléans n'a donc pas, à beaucoup près, été obligée de consacrer à la construction de ses voies des capitaux aussi considérables que la compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée. Elle a dépensé, pour ses 6,000 kilomètres, 1 millard 760 millions de francs, moins de la moitié de ce qu'a coûté notre réseau du sud-est pour une longueur de rails inférieure de moins d'un quart. Le kilomètre de voie à préparer lui a coûté seulement en moyenne 389,000 francs. C'est le réseau qu'on a pu construire au meilleur compte en France.

Il est vrai que ses éléments de trafic sont moins considérables, du moins ceux qui tiennent seulement à la valeur propre du sol national.

Peu ou point de houilles, de fers, à transporter dans la France de l'ouest et du sud-ouest, qui est agricole beaucoup plus qu'industrielle. Les céréales, les vins, les fruits, sont loin de donner lieu à des transports aussi actifs que les matières minérales.

Mais les lignes d'Orléans à Nantes et à Bordeaux ont une grande valeur parce qu'elles partagent avec les réseaux de l'Ouest et du Nord la charge d'amener des ports de l'Atlantique aux provinces de l'intérieur de la France les produits des colonies françaises et des riches pays d'outre-mer. Saint-Nazaire est l'entrepôt du commerce des Antilles et d'une partie de l'Amérique du Sud ; la ligne Saint-Nazaire, Nantes, Tours, Paris, n'est que le prolongement des itinéraires des paquebots qui viennent de l'Amérique centrale. Bordeaux apporte au réseau d'Orléans le contingent des marchandises d'Afrique, graines oléagineuses, bois, etc., du Sénégal, cafés, bois, laines, bestiaux, etc., du Brésil et de la république Argentine, enfin les richesses variées de l'Amérique centrale et des Antilles.

Le réseau d'Orléans prend enfin sa part du commerce franco-espagnol, par l'intermédiaire de la compagnie du Midi. Ce partage entre deux administrations de voies, qui, en bonne partie, servent le même intérêt économique, nuit quelque peu à la compagnie d'Orléans, moins libre de ses moyens d'action pour prendre vite de grandes mesures. La présence du réseau de l'État qui coupe en deux son domaine n'est pas une plus heureuse condition. Elle reste, malgré tout, l'intermédiaire d'un grand trafic international; là est sa raison de prospérer.

Les recettes nettes kilométriques sont inférieures seulement à celles des réseaux du Nord et de Paris-Lyon-Méditerranée, mais dans une forte mesure, et à celles du Midi dans une moindre mesure. Cela tient à l'absence ou à la médiocrité des grandes industries extractives et métallurgiques qui en attirent tant d'autres, dans le domaine de cette compagnie. Bordeaux, Tours, Nantes, Orléans, Angers, comptent parmi les grandes gares de France. Le tonnage du réseau d'Orléans représente presque autant que le tonnage de la compagnie du Nord, mais il est réparti sur un plus grand espace.

Le sud-ouest et l'ouest de notre pays étant les contrées les plus dépourvues de canaux et de voies navigables de grande longueur, la compagnie d'Orléans n'a aucune concurrence à redouter pour le transport des marchandises lourdes et encombrantes (1).

IV. **Réseau de l'Ouest.** — Le réseau de cette compagnie est par excellence le réseau de la France maritime et péninsulaire. Ses 5,220 kilomètres de voies ferrées couvrent la Normandie, le Maine et la Bretagne, provinces qui, dans leur ensemble, offrent une assez grande richesse agricole et

---

(1) Résultats de l'exploitation du réseau d'Orléans en 1891 :

Recettes brutes kilométriques	27.792	francs.
— nettes —	13.674	—
Nombre des voyageurs à toutes distances	22.000.000	
— — kilométriques	1.192.923.804	
Tonnage kilométrique en petite vitesse	1.643.700.460	tonnes-kilom.

industrielle, et sont capables de procurer des aliments suffisants au transport. Le relief, formé par les coteaux du Perche, les collines de Normandie et de Bretagne, peut être tourné par les vallées nombreuses qui coupent ces soulèvements médiocres. Au reste les voies les plus fréquentées du transit sont presque tangentes aux pays montagneux. La jonction des grandes lignes par des voies transversales et secondaires a été un peu plus coûteuse. Il est aisé d'en juger par l'examen du tracé des principales lignes :

1° Paris à Rouen et Dieppe;
2° Paris à Rouen et au Havre;
3° Paris à Caen et Cherbourg;
4° Paris à Granville;
5° Paris au Mans, Laval, Rennes et Brest;
6° Paris au Mans et Angers.

De Paris au Havre la vallée de la Seine était un chemin tout indiqué; mais la voie ferrée ne pouvait en suivre tous les détours sous peine d'infliger aux voyageurs et aux marchandises une grande perte de temps, sous peine de payer en allongements de voies l'avantage de ne point faire de travaux d'art. Donc il a fallu établir plusieurs ponts sur le fleuve, ouvrir des tranchées et des tunnels pour suivre la base des plateaux qui bordent la Seine, pratiquer deux grands tunnels à Malaunay et à Rolleboise. La nécessité d'aller droit et vite a primé tout.

De Paris à Cherbourg il a suffi de longer la lisière du Merlerault et du Bocage normand, avec des pentes normales; un seul grand tunnel a été creusé entre les vallées de la Touques et de la Dives, à travers les collines du pays d'Auge.

La ligne de Paris à Brest utilise les vallées de l'Eure et de la Sarthe, coupe, entre Sillé-le-Guillaume et Laval, un petit rameau des hauteurs du Maine, puis tourne par un coude au nord les monts Menez pour aboutir à Saint-Brieuc et à Brest.

Les lignes de jonction, comme les voies de Caen au Mans par Argentan et Alençon, de Caen à Laval par Flers, de Saint-Brieuc à Auray ont rencontré des pentes plus difficiles d'accès et des remparts montagneux moins aisés à tourner.

En somme la compagnie de l Ouest, qui a payé 1 milliard 600 millions pour l'établissement de son réseau, a dépensé proportionnellement plus que la compagnie d'Orléans, moins que celles du Nord, de Lyon et du Midi. Le coût moyen du kilomètre a été de 422,000 francs.

Les éléments de trafic sont très inégalement répartis entre les trois grandes lignes de l'Ouest. La ligne de Paris au Havre dessert une région d'une prodigieuse richesse agricole et d'une industrie bien développée. Le commerce y trouve, dans les ressources locales comme dans les échanges avec l'étranger, des aliments de grande valeur. Qu'on se rappelle, par exemple, le rang du département de la Seine-Inférieure au point de vue économique!

Entre Paris et Cherbourg s'étendent de belles campagnes où prospèrent

les cultures et l'élevage; mais déjà l'industrie y est moins active que dans la zone précédente.

De Paris à Brest, l'agriculture n'a plus le même développement; l'industrie ne fournit plus des produits capables de nourrir un trafic considérable.

Ces deux dernières lignes sont dans une situation intermédiaire qui leur fait beaucoup de tort. Bien des gens s'étonnent que le port de Brest, malgré de grands avantages naturels, n'ait pas accaparé et transmis à la voie ferrée qui le relie à Paris l'activité commerciale du Havre et celle de Saint-Nazaire. C'est le point le plus avancé de notre côte, dit-on, une bonne rade, un pays peuplé d'excellents marins; enfin la ligne ferrée de Paris à Brest est assez directe. C'est un faux raisonnement. En règle générale les navires débarquent les marchandises aussi loin que possible à l'intérieur des terres, parce que le transport par mer est beaucoup moins cher que le transport par wagon. Les voyageurs recherchent sans doute le moyen de passer le moins de temps possible en mer; mais aujourd'hui sur mer comme sur terre, les voyageurs ne sont plus qu'un appoint, les marchandises sont la vraie matière à trafic et à bénéfice. Le commerce maritime a donc délaissé Brest et Cherbourg pour le Havre.

Mais ce fait n'empêche pas la compagnie de l'Ouest de bénéficier des transactions du commerce d'outre-mer et du transit. C'est un simple report sur la ligne du Havre à Paris des bénéfices dont les deux autres sont privées. Ce que Marseille est pour la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, le Havre l'est pour la ligne de l'Ouest. C'est cette petite voie de 228 kilomètres qui transmet à l'industrieuse Normandie et à une bonne partie de la France, les produits des États-Unis d'Amérique, grains, bestiaux, conserves, coton, les laines et peaux de l'Amérique du Sud, les cafés et denrées des régions tropicales. Il renvoie à ces pays les objets manufacturés de la France, drainant jusqu'aux produits des manufactures lyonnaises, puis une partie des exportations de la Suisse et de l'Allemagne du sud-ouest et des milliers de colons émigrants. C'est enfin une des routes du commerce de toute la France avec la Grande-Bretagne, les Pays-Bas, la Russie du Nord.

Aussi les recettes nettes kilométriques du réseau de l'Ouest, malgré l'inaction relative de deux de ses lignes, sont-elles considérables. Elles égalent celles du réseau d'Orléans. L'Ouest tient le premier rang par le nombre des voyageurs et a un tonnage considérable eu égard à sa petite étendue et surtout à ce fait que la presque totalité en est transportée par la ligne de Paris au Havre (1).

---

(1) Tonnage comparé de quelques lignes du réseau de l'Ouest:

Paris au Havre	1.381.700	tonnes.
Paris au Mans (Saint-Nazaire)	713.300	—
Paris à Rennes	374.000	—
Rennes à Brest	138.000	—
Paris à Caen	468.200	—
Caen à Cherbourg	146.500	—

Qu'on observe enfin que la voie navigable la plus capable de faire une victorieuse concurrence aux lignes ferrées pour le transport des marchandises encombrantes existe précisément entre le Havre et Paris. Les améliorations apportées au lit de la Seine n'ont pu que nuire au transit de la voie de Paris au Havre (1).

V. **Réseau de l'Est.** — La compagnie de l'Est établit les relations entre la France et l'Allemagne, soit par le Luxembourg, soit par l'Alsace-Lorraine. Sensiblement moins développé que celui de l'Ouest (4,557 kilomètres), son réseau dessert d'une part des contrées de relief médiocre ou presque nul comme l'Ile-de-France et la Champagne, de l'autre des zones plus élevées, mais où en somme les pentes sont assez régulièrement ménagées, où l'on rencontre peu de hauteurs abruptes qu'on ne puisse tourner ou forer sans grands frais. Les conditions de viabilité du réseau de l'Est sont donc naturellement favorables.

On distingue trois lignes principales :

1° Paris à Épernay, Reims, Mézières, Givet et Namur;

2° Paris à Épernay, Châlons-sur-Marne, Bar-le-Duc, Nancy, Avricourt et Strasbourg ;

3° Paris à Troyes, Chaumont, Langres, Vesoul, Belfort, puis, par Mulhouse ou Delle, à Bâle.

La ligne de Mézières à Givet et Namur se détache, à Épernay, de l'artère centrale, qui est la ligne de Paris à Avricourt. Il lui faut franchir sous un tunnel la Montagne de Reims, puis, après la traversée de la plaine champenoise, s'engager dans la vallée de la Meuse qu'elle suit désormais.

La ligne de Paris à Avricourt et Strasbourg emprunte le grand chemin des invasions et du commerce d'est en ouest, la vallée de la Marne, et ne quitte guère les bords de cette rivière de Meaux à Vitry-le-François; entre Château-Thierry et Épernay, l'obstacle médiocre des falaises de la Brie et du Tardenois est coupé par quelques tranchées et tunnels. A travers la Champagne et jusqu'à Bar-le-Duc même, les pentes sont assez faibles. De Bar-le-Duc à Toul, il faut franchir un bourrelet montagneux de plus d'importance, entre Marne et Meuse, puis entre Meuse et Moselle; après le tunnel de Foug près Toul, les vallées de la Moselle et de la Meurthe prêtent successivement leurs couloirs. Au delà d'Avricourt, le passage des Vosges par le col de Saverne a coûté une série de tunnels. Mais, en somme, de Paris à Avricourt, sauf quelques rampes entre Bar-le-Duc, Commercy et Toul, la voie a été d'un établissement facile.

La ligne de Belfort sillonne sans peine l'Ile-de-France et la Champagne

---

(1) Résultats de l'exploitation du réseau de l'Ouest en 1891 :

Recettes brutes kilométriques.....	31.506	francs.
— nettes —	13.201	—
Nombre des voyageurs à toutes distances.....	65.000.000	
— — kilométriques.....	1.395.520.380	
Tonnage kilométrique en petite vitesse.....	1.064.805.150	tonnes-kilom.

jusqu'à Bar-sur-Aube; là il faut passer de 166 à 323 mètres pour gagner la vallée de la haute Marne à Chaumont, à 473 mètres pour toucher Langres, et enfin franchir par un tunnel le seuil entre Marne et Amance. De Vesoul à Lure, Belfort et Montreux-Vieux, le chemin n'est accidenté que par quelques dos de pays, collines et ondulations. Puis, par la trouée de Belfort, les rails atteignent Mulhouse et la vallée de l'Ill.

Les voies de jonction entre les lignes Épernay-Mézières et Épernay-Avricourt sont favorisées par l'orientation même de la vallée de la Meuse; là court aisément le chemin de fer de Lérouville à Verdun, à Sedan et à Mézières. En revanche pour passer de la ligne Paris-Avricourt à la ligne Paris-Belfort, à travers le plateau de Langres et la suite de hauteurs qu'on appelle improprement Faucilles, les pentes à franchir sont parfois assez rapides: dans la zone voisine des Vosges, entre Saint-Dié, Épinal, Vesoul et Belfort, la brusque inclinaison de quelques vallées a rendu difficiles les travaux d'accès et de jonction. Mais ces difficultés ne sont point comparables à celles qu'ont rencontrées les ingénieurs dans les zones du Massif Central et des Alpes.

Le réseau de l'Est a coûté 1,454 millions de frais de premier établissement à la compagnie, soit 403,000 francs par kilomètre, c'est-à-dire peu de chose de plus qu'à la compagnie d'Orléans.

Les éléments de trafic ne manquent point sur le territoire que dessert la compagnie de l'Est. Aux produits agricoles de l'Ile-de-France, de la Champagne et de la Lorraine, céréales, vins, pommes de terre, bestiaux, s'ajoutent les minerais et produits métallurgiques de groupes tels que ceux de Vassy, Saint-Dizier, Nancy, Frouard, Longwy; le grand centre industriel de Reims donne lieu à des transactions multiples, apports de matières premières, exportation de produits manufacturés. La région industrielle des Vosges contribue aussi à rendre la circulation active.

Toute cette industrie tire des contrées voisines la houille qui lui est nécessaire. Les charbons de Flandre, de Belgique, de la Sarre, passent par les wagons de la compagnie de l'Est.

Des pays qui touchent la France à l'est un transit important emprunte les mêmes voies et se distribue sur nos provinces. Les provenances de l'Allemagne, métaux, machines, bestiaux, bières, etc..., forment des chargements considérables. Le transit entre la Belgique méridionale et la moitié orientale de notre pays passe par les voies de jonction du réseau de l'Est.

Les voyageurs qui, de Calais gagnent l'Autriche par l'Arlberg, ou l'Italie par le Saint-Gothard, sont les tributaires de cette compagnie. Enfin toutes les relations entre Paris, l'Allemagne, le nord de la Suisse, la Russie, se nouent par le même intermédiaire. L'express-Orient, qui joue un si grand rôle dans la circulation rapide des voyageurs européens, franchit en sept heures la distance de Paris à Avricourt.

Mais le trafic international des trains de luxe, le passage des marchandises d'Allemagne, dont beaucoup sont similaires des produits français, ne constituent pas de grands éléments d'activité pour un réseau. Aussi la

compagnie de l'Est n'obtient-elle qu'un produit inférieur de plus de la moitié à celui du Nord : la circulation des marchandises n'est pas très intense en somme. En revanche la circulation des voyageurs est considérable.

On remarquera que la compagnie de l'Est rencontre une concurrence redoutable du fait des canaux pour le transport des matières encombrantes. Les houilles de la Sarre, de la Belgique, de la Flandre, peuvent être ainsi transportées avec avantage ; et, depuis l'ouverture du canal de Tancarville, les cotons débarqués au Havre arrivent par bateaux jusqu'à la région vosgienne (1).

VI. **Réseau du Midi.** — Tous les réseaux que nous avons jusqu'ici étudiés ont leurs gares centrales à Paris et forment, pour ainsi dire, toile d'araignée autour de la capitale. Au contraire la compagnie du Midi dessert une région excentrique, la Gascogne, une partie de la Guyenne et du Languedoc, le Béarn et le Roussillon. Son réseau est d'ailleurs le moins développé de tous, si l'on excepte celui de l'État; il ne mesure que 3,068 kilomètres.

Le pays où courent les lignes de la compagnie du Midi est de relief très variable. La vallée de la Garonne, le pays plat des Landes, le Bas-Languedoc, voilà des terrains où l'on a pu établir aisément les voies ferrées; mais les lignes qui longent ou tournent les Pyrénées ou celles qui pénètrent dans le Massif Central ont exigé un nombre important de travaux d'art coûteux, ponts, tranchées, etc... Citons, parmi ces travaux d'art, le viaduc de *Garabit*, si hardiment jeté à 128 mètres au-dessus de la Truyère.

Dans ce réseau, dont les mailles sont au reste assez lâches, trois lignes principales sont surtout fréquentées :

1° Bordeaux à Cette par Agen, Toulouse, la dépression de Naurouse, Carcassonne et Narbonne;

2° Narbonne à Perpignan, Port-Vendres (et Barcelone) ;

3° Bordeaux à Bayonne (Irun et Madrid).

Un embranchement ou plutôt une autre ligne unit les deux grandes voies Bordeaux-Cette, et Bordeaux-Bayonne, par Toulouse, Tarbes, Pau et Bayonne.

Enfin une autre ligne unit Perpignan à Neussargues et Arvant par les Causses, et forme avec la grande ligne de Paris à Clermont une voie directe de Paris à Barcelone.

La ligne de Bordeaux à Cette utilise les vallées de la Garonne, de l'Hers, du Fresquel et de l'Aude, puis passe entre les étangs et la mer. La dépression de Naurouse rend relativement aisée la transition du versant

---

(1) Résultats de l'exploitation du réseau de l'Est en 1891 :

Recettes brutes kilométriques.....	32.938	francs.
— nettes —	12.251	—
Nombre des voyageurs à toutes distances.....	41.655.000	
— — kilométriques.....	1.067.655.414	
Tonnage kilométrique en petite vitesse.....	1.631.685.868	tonnes-kilom.

de la Méditerranée à celui de l'Atlantique ; mais il a fallu franchir la Garonne et ses puissants affluents venus du Massif Central sur une série de ponts dont plusieurs sont des monuments remarquables.

De Bordeaux à Bayonne le chemin est plat et facile ; mais la dernière partie du trajet, de Bayonne à Hendaye, a exigé quelques travaux d'art. La ligne des Pyrénées de Bayonne à Toulouse et les embranchements qu'elle projette vers le sud pour desservir les villes des hautes vallées ont exigé aussi d'assez grands sacrifices.

Mais en somme les 1,054,000,000 de francs dépensés par la compagnie pour la construction de son réseau ne représentent que 427,000 francs de frais de premier établissement par kilomètre, un peu plus que n'a payé la compagnie de l'Ouest.

La compagnie du Midi dessert plusieurs régions prospères par l'agriculture : la vallée de la Garonne riche en vignes, en céréales, en troupeaux, le Languedoc et le Roussillon, où croissent aussi de précieux vignobles. Mais son rôle est beaucoup plus important encore dans l'économie du réseau français ; elle sert d'intermédiaire entre le réseau d'Orléans et les chemins de fer espagnols. Sur ses rails passent, aux deux extrémités des Pyrénées, les métaux et les vins de l'Espagne. Elle transporte tous les voyageurs du continent qui vont visiter la péninsule Ibérique.

Toutefois il faut remarquer qu'une bonne partie du trafic des produits espagnols à destination de la France emprunte la voie de mer, ce qui restreint singulièrement l'activité du réseau du Midi. Le réseau de Lyon, par Cette et Marseille, le réseau d'Orléans par Bordeaux, reçoivent directement des cargaisons d'Espagne qui se dérobent ainsi au service intermédiaire des lignes trans-pyrénéennes.

Le percement peut-être prochain de tunnels pyrénéens au centre de la chaîne accroîtra quelque peu le transit de la Compagnie du Midi, surtout celui des voyageurs et des marchandises de prix. Si jamais le projet de canal maritime entre les deux mers venait à se réaliser, les lignes d'Espagne en deviendraient les affluents ; mais la grande voie de Bordeaux à Cette perdrait beaucoup.

Le tonnage de la compagnie du Midi, ramené au parcours d'un kilomètre, représente à peu près la même moyenne que celui du réseau d'Orléans (1). C'est la ligne Bordeaux-Cette qui transporte le plus de marchandises ; son activité est sensiblement la même que celle de la grande artère qui unit Paris à Bordeaux. Le canal du Midi devrait faire double emploi avec cette ligne, mais le fait qu'il appartient à la compagnie des chemins de fer du Midi annule complètement son trafic. En effet, la compagnie a

(1) Résultats de l'exploitation du réseau du Midi en 1891 :

Recettes brutes kilométriques.....	29.799	francs.
— nettes —	14.049	—
Nombre des voyageurs à toutes distances.....	13.000.000	
— — kilométriques.....	651.143.935	
Tonnage kilométrique en petite vitesse.....	862.796.084	tonnes-kilom.

établi les mêmes prix pour le transport par eau que pour le transport par voie ferrée; les expéditions n'ont alors aucun avantage à employer la première, beaucoup plus lente que la seconde.

Le nombre des voyageurs ne représente que la dix-huitième partie de ceux qui fréquentent le réseau français.

VII. **Réseau de l'État.** — L'État s'est constitué en 1879 un réseau de voies ferrées qu'il exploite directement. Ses trains empruntent, au départ de Paris, la gare de la compagnie de l'Ouest (rive gauche) pour gagner le réseau qui appartient en propre au gouvernement. L'ensemble des voies qui le composent présente un développement de 2,695 kilomètres.

Les trajets de grande ligne sont ceux :

1° De Paris à Bordeaux par Chartres, Saumur, Niort et Saintes;

2° De Nantes à Bordeaux par la Rochelle et Rochefort.

Le réseau de l'État, constitué après tous les autres, au moyen d'achats, de raccordements, d'emprunts de voies aux compagnies, n'offre pas un caractère d'homogénéité bien remarquable. Desservant la Vendée, le Poitou et la Saintonge, il ne draine pas des régions capables de fournir un tonnage important de marchandises. Ses trains entre Paris et Bordeaux n'offrent aux voyageurs aucun avantage sensible sur ceux de la compagnie d'Orléans; quant à la ligne de Nantes à Bordeaux, elle n'a aucune chance de disputer au cabotage le transport des marchandises entre ces deux ports.

Ce réseau incomplet, qui a coûté plus de 800 millions de dépenses de premier établissement, ne rapporte qu'un produit net de 3.332 francs par kilomètre, et encore n'oserait-on affirmer que ce soit là un bénéfice dans toute la force du terme (1).

Résumé comparatif. — Telles sont, dans leurs traits généraux, les grandes lignes du réseau français. Il importe de bien marquer la différence qui existe entre les chemins de fer d'intérêt général et les chemins de fer d'intérêt local. Les lignes d'intérêt général, les seules qui aient été étudiées ci-dessus pour donner une idée moyenne de la circulation de nos voies ferrées, comprennent 33.878 kilomètres, c'est-à-dire près des onze douzièmes du réseau. Ces chemins ont dû être établis dans des conditions de largeur de voie, de pente, qui ont entraîné de grosses dépenses de construction : nous avons constaté que le coût moyen du kilomètre n'était guère inférieur à 425.000 francs. La compagnie de Lyon a payé des frais plus élevés de près d'un cinquième.

Mais leurs recettes sont aussi les plus considérables, puisque le produit net par kilomètre y est en moyenne de 16.017 francs et atteint jusqu'à

---

(1) Résultats de l'exploitation du réseau de l'État en 1891 :

Recettes brutes kilométriques.....	14.193 francs.
— nettes —	3.332 —
Nombre des voyageurs kilométriques.....	374.153.258
Tonnage kilométrique en petite vitesse.....	352.206.279 tonnes-kilom.

26.557 francs sur le réseau du Nord. Le personnel employé à leur exploitation dépasse le nombre de 240.000 hommes; le matériel roulant compte plus de 9.200 locomotives et de 273.400 wagons.

Les lignes d'intérêt local, généralement à une seule voie, n'ont coûté que le tiers du prix des précédentes, soit à peu près 150.000 francs par kilomètre. Mais le revenu de ce placement est très faible : environ 500 francs par kilomètre.

En somme, les voies ferrées de la France transportent chaque année plus de 8 milliards 285 millions de voyageurs-kilométriques et de 12 milliards 294 millions de tonnes-kilométriques de marchandises. C'est juste trois fois moins que le réseau de la Grande-Bretagne, moins développé pourtant que le nôtre et exposé de plus à la concurrence des transports maritimes. L'Allemagne transporte par voies ferrées une quantité de personnes légèrement supérieure, le double de marchandises. Il est évident que cette supériorité des deux États voisins tient avant tout à leur richesse houillère et métallurgique qui fait vivre aisément une immense industrie.

Répartition géographique du réseau. — Cette cause apparaît évidente si l'on étudie la répartition géographique du réseau français. C'est notre compagnie du Nord qui compte, à égale superficie, le plus grand nombre de kilomètres de voies ferrées; souvent la même ligne y porte double, triple et quadruple voie.

Le commerce international qui traverse l'isthme français entre la Méditerranée, la Manche, le Pas-de-Calais et la mer du Nord, est aussi un précieux aliment des voies de communication. De là l'activité de la ligne Marseille-Lyon-Dijon-Paris-Calais ou le Havre.

Nos voies ferrées sont en effet étroitement solidaires de la condition de nos ports maritimes. Il y a continuation logique de certains trajets, de la mer à la terre et réciproquement (1).

Lien et cohésion du système des voies ferrées. — On saisira bien, en employant cette méthode, la cohésion de nos grandes compagnies et leur solidarité : chaque réseau, réduit au trafic de la région où sont posés ses rails, ne recouvrerait sans doute pas de gros bénéfices, tous frais d'exploitation payés. Aux yeux d'un Anglais qui revient des Indes et du Levant et veut abréger ses voyages de mer, la ligne Marseille-Lyon-Paris-Calais représente une unité géographique. Pour le négociant alsacien ou suisse, pour l'émigrant de ces mêmes pays qui veut gagner

(1) Tonnage comparé des principales lignes en 1891 :

Lignes de l'isthme français.	Lille à Paris	2.399.900	tonnes.
	Valenciennes à Paris	2.142.900	—
	Le Havre à Paris	1.616.000	—
	Paris à Lyon	1.649.300	—
	Lyon à Marseille	2.250.300	—
	Lyon à Nîmes	1.373.000	—
	Paris à Bordeaux	883.700	—
	Bordeaux à Cette	806.600	—
	Paris à Avricourt	674.600	—

l'Amérique, le trajet Bâle-Belfort-Paris-le Havre est fait sur un seul et même réseau ; et le paquebot transatlantique qui les emporte à New-York est la suite naturelle du train qui les a enlevés de leur pays.

La coopération des lignes françaises à la même œuvre que poursuivent les lignes étrangères des États voisins n'est pas moins importante. Les voies ferrées de l'Allemagne et de l'Autriche sont solidaires des voies françaises pour les trajets de Calais à Vienne ou à Salonique, pour celui de Paris à Berlin et Saint-Pétersbourg.

Ce mélange d'intérêts fait de la conduite d'un réseau de chemins de fer une véritable question de délicate diplomatie. La moindre faute dans la combinaison des itinéraires et des tarifs peut entraîner de graves conséquences et devenir à l'occasion un véritable crime de lèse-patrie. Ces réunions internationales, ces congrès, ces pourparlers entre compagnies de chemin de fer, cachent autant de pièges tendus aux négociateurs que les congrès d'ambassadeurs.

§ III. — Voies navigables.

Aperçu général. — Ce que nous savons déjà du régime des fleuves et du relief de notre territoire laisse deviner que la France a pu être pourvue aisément de nombreuses voies navigables. Sauf certains torrents littoraux et une partie des cours d'eau du Massif Central, nos eaux courantes ont pu facilement être aménagées. La batellerie et la navigation sont actives chez nous. L'ensemble des voies navigables de la France forme un réseau de 12,396 kilomètres, dont 5,600 sont des canaux créés de toutes pièces par le travail humain.

Fleuves et rivières. — Chaque réseau fluvial a été d'abord perfectionné par l'*aménagement* ou la *canalisation* des lits eux-mêmes, ou par l'établissement de canaux latéraux.

Réseau de la Seine. — C'est la *Seine* qui, par elle-même ou par ses affluents, est le fleuve le plus utile et le plus propre à l'accommodation. Les pentes sont modiques, le débit très constant, aussi un véritable réseau navigable, le plus important de France, s'est-il développé autour du bassin parisien.

On a dû d'abord suppléer à la pauvreté du fleuve naissant, avant la rencontre de ses grands affluents, par un *canal latéral*, celui de la *Haute-Seine*, entre Troyes et Marcilly. De Marcilly à Paris, la Seine porte déjà beaucoup de bateaux ; entre Paris et Rouen, la circulation est intense pour les chalands et un certain nombre de navires de mer, d'un faible tonnage, peuvent, par cette voie, aller directement de Paris à Londres. De grands travaux, terminés récemment, ont assuré des fonds constants de 3^{m},50 au minimum. A Rouen enfin, commence la Seine maritime qui, grâce à la marée et à des travaux considérables, peut servir de route à de gros navires de plus de 2,000 tonneaux. Depuis quelques années, le *canal de Tancarville* permet aux navires de moyen tonnage d'éviter l'estuaire souvent dangereux de la Seine et d'arriver directement au

Havre. Peut-être ne sommes-nous pas loin du jour où « Paris-Port-de-Mer » ne sera plus un rêve. On parle de rejoindre la capitale à la mer par un profond canal ou par un approfondissement considérable de la Seine. Mais de très grandes difficultés de tout ordre et l'incertitude qui règne sur le résultat final empêchent encore ce projet d'entrer dans le domaine de l'exécution.

La *Marne* est une voie importante pour les communications avec l'est de la France. Elle est pourvue d'un *canal latéral* dans son cours moyen, de Rouvroy à Vitry-le-François; on l'a approfondie de ce point à son confluent.

L'*Oise* est la rivière la plus constamment navigable du réseau; un *canal latéral* de La Fère à Janville, puis le lit même de la rivière, remarquablement aménagé, permettent à un très grand nombre de gros bateaux de venir apporter à Paris les produits de la riche région du nord.

L'*Aube*, l'*Yonne*, le *Loing*, l'*Eure* sont navigables ou canalisés sur une partie plus ou moins longue de leur cours.

Réseau du Nord. — Dans les grandes plaines bien arrosées du nord, les fleuves et les rivières sont remarquablement propres à la navigation. La *Somme* est le fleuve le moins bien aménagé. Canalisée jusqu'à Amiens, approfondie dans son cours inférieur, elle aurait besoin d'un débouché moins ensablé que son embouchure; on songe à le lui créer à Ault.

La *Lys*, l'*Escaut*, et presque tous les cours d'eau flamands, déjà naturellement remarquables, ont été aménagés à un tel point qu'il est difficile aujourd'hui de retrouver l'œuvre primitive de la nature sous celle de l'homme.

Réseau du Sud-Est. — Au sud-est, existe un réseau qui, remarquable sur certains points, est encore bien défectueux sur d'autres, et non les moins importants. Le *Rhône*, à peine navigable du Parc à Lyon, l'est un peu plus, mais encore dans d'assez mauvaises conditions, de Lyon à Arles; son cours est trop rapide; d'autre part il a fallu éviter le delta ensablé par deux débouchés artificiels, les *canaux d'Arles à Bouc* et de *Saint-Louis*. On projette du reste d'améliorer la navigation du Rhône par la création de canaux. La *Saône*, par contre, est, entre Port-sur-Saône et Lyon, une des meilleures artères navigables de notre territoire. Le *Doubs* est canalisé à sa sortie des cluses du Jura, près de Montbéliard; l'*Isère* est navigable dans de très mauvaises conditions depuis son entrée dans la plaine du Graisivaudan.

Réseau du Sud-Ouest. — Ce réseau ne comprend guère que l'artère principale, la Garonne et la Dordogne. La *Garonne*, améliorée, depuis le confluent du Salat jusqu'à Toulouse, est suppléée de Toulouse à Castets par un *canal latéral*. De Castets à Bordeaux, son chenal devient utilisable pour d'assez gros bateaux; à Bordeaux enfin, la marée relève assez le niveau pour admettre les plus forts paquebots; mais l'ensablement de la *Gironde* nuit de plus en plus à la fréquentation de notre grand port du sud-ouest.

La *Dordogne*, après le confluent de la Rhue, offre à la navigation

fluviale un lit large et profond. A Libourne commence la Dordogne maritime, peu importante cependant par suite de la concurrence de la Garonne et de Bordeaux.

Les autres affluents de la Garonne ne sont que des voies difficiles et souvent interrompues par l'indigence des eaux.

L'*Adour* est navigable depuis le confluent de la Bidouse; à Bayonne, il peut porter les plus grands navires, mais sa barre, n'offrant jamais plus de cinq mètres de fond, en rend l'entrée périlleuse, même pour des navires de tonnage moyen.

La *Charente*, si régulière et si abondante, est navigable depuis Angoulême; à Saintes, les moyens navires de mer peuvent arriver à quai; on sait que les plus grands vaisseaux peuvent atteindre Rochefort.

Réseau de la Loire. — La Loire devrait, avec son cours long, pénétrant au cœur même du pays, avec ses nombreux affluents, constituer un réseau remarquable, mais nous savons qu'elle est irrégulière, trop rapide dans son cours supérieur, ensablée dans son cours moyen et inférieur. Aussi, malgré les travaux coûteux que l'on y a faits, n'est-elle encore qu'une artère presque inutile dans la circulation générale de la France. De Roanne à Digoin, un premier canal remplace le fleuve, puis un *canal latéral* le suit jusqu'à Briare. Cette première partie du fleuve donne passage à un trafic assez important, mais qui abandonne la rivière dès Briare pour passer par les canaux dans la Seine. On devrait donc considérer la haute Loire comme un affluent de la Seine. A partir de Briare, la navigation est à la merci du fleuve jusqu'à Nantes, c'est-à-dire qu'elle est à peu près nulle, surtout entre Orléans et Tours. A partir de Nantes même, la navigation était si peu sûre pour les grands navires qu'on a été obligé de creuser le canal maritime de la *Basse-Loire*, récemment livré à la circulation (1892).

L'*Allier*, navigable en théorie depuis Fontanes, aurait encore besoin de beaucoup de travaux pour l'être en réalité. Le *Cher*, la *Vienne*, la *Sèvre-Nantaise* sont ouverts à la batellerie sur leurs cours inférieurs, mais la pauvreté du fleuve principal nuit beaucoup à leur trafic. Les affluents de la rive droite (*Maine* et ses affluents, *Loir*, *Sarthe* et *Mayenne*) assez abondants et réguliers, sont accessibles sur une notable partie de leur cours.

Réseau extérieur du Nord-Est. — Parmi les fleuves dépendant du bassin du Rhin, et dont nous ne possédons qu'une partie, la *Meuse* est navigable depuis le point où le canal de la Marne au Rhin la coupe (Troussey), jusqu'à la frontière; la *Moselle*, d'Épinal à la frontière; la *Meurthe*, de Nancy au confluent.

Résumé. — Notre réseau fluvial a coûté fort cher à aménager; il rend de grands services, mais la navigation intérieure souffre encore des lacunes qui l'interrompent trop souvent. Remarquables au nord et au nord-ouest, à peine passables au sud-est et au sud-ouest, les voies de communication fluviales n'existent pour ainsi dire point dans toute la région du centre, c'est là un défaut très grave dans les aptitudes de

notre pays. On essaie d'y remédier, on n'épargne pas les sacrifices, mais il n'est pas sûr ou même problable qu'on arrive jamais à le faire complètement disparaître.

Canaux de jonction. — Les *canaux de jonction* sont des voies artificielles unissant l'un à l'autre les réseaux fluviaux de France, et établissant entre eux et ceux de l'étranger des relations faciles.

Le réseau des canaux français n'a pas été créé tout d'une pièce, et d'après une plan préconçu; commencé par Sully (canal de Briare), il a été continué depuis suivant les besoins du moment, et souvent pour des intérêts particuliers à une région. Aussi, loin de former un réseau complet, unissant tous les fleuves français, laisse-t-il de grandes lacunes; la Loire par exemple, n'est pas unie à la Garonne par une voie directe. On s'est plutôt proposé, depuis quelques années que l'on semble suivre un plan scientifique, de doter la France d'une ou plusieurs voies navigables unissant l'une à l'autre les deux mers qui baignent ses côtes, et permettant aux matières encombrantes la traversée à bon compte de l'isthme français.

Tel qu'il est sorti de ces conceptions diverses, l'ensemble des canaux français peut se diviser en trois réseaux, ceux du Nord, de l'Est et du Sud-Ouest.

Réseau du Nord. — Dans la région septentrionale de la France, on s'est attaché à réunir les divers fleuves, et à offrir aux combustibles minéraux, matière essentiellement lourde et encombrante, et aux produits agricoles, des voies de communication faciles et à bon marché; on a, en outre, permis à ces produits d'arriver à Paris, grand centre de consommation.

C'est ainsi que le *canal de Saint-Quentin* est le trait d'union entre la Seine et l'Escaut, à travers une région d'industrie intense; de même le *canal de la Sambre à l'Oise* ouvre aux houilles belges un accès vers Paris, pendant que le *canal de la Somme* unit Amiens aux artères précédentes. Le groupe des nombreux canaux de la Flandre, en même temps qu'il réunit sur plusieurs points le réseau belge au réseau français, rapproche de Paris Dunkerque et les centres industriels si nombreux dans cette région.

La jonction entre les deux bassins de la Seine et du Rhin est assurée en même temps par le *canal des Ardennes* qui passe de l'Aisne à la Meuse à travers les défilés de l'Argonne, et par le *canal de la Marne au Rhin*. Celui-ci suit la grande voie naturelle de l'est de la France par la Marne, l'Ornain, traverse la Meuse, puis, par la Moselle et la Meurthe, arrive à la nouvelle frontière. Il passe les Vosges au Col de Saverne et aboutit dans le Rhin à Strasbourg.

Au même réseau, dont le centre est à Paris, on peut joindre les canaux qui assurent la communication entre Loire et Seine : le *canal du Nivernais*, par l'Yonne et l'Avron, le *canal du Loing*, se scindant en deux branches vers *Briare* et *Orléans*, amènent à la Seine le trafic de cet affluent qu'est pour elle, au point de vue économique, le cours supérieur de la Loire.

Réseau de l'Est. — Le groupe des canaux de l'est a comme utilité de

faciliter les communications entre le bassin méditerranéen du Rhône et les bassins océaniques de la France ou de l'Europe du nord-ouest. Ces communications sont assurées pas les canaux suivants : Le *canal du Rhône au Rhin* emprunte la vallée du Doubs et celle de l'Ill pour réunir Saint-Symphorien sur la Saône à Strasbourg, sur le Rhin; le *canal de l'Est* unit, par la Moselle et la Saône, la région métallurgique de Lorraine avec le Rhône; il sera bientôt doublé par le *canal de la Marne à la Saône*, qui amènera plus directement les produits du nord dans la vallée méditerranéenne.

Avec la Seine, la jonction est faite par le *canal de Bourgogne*, qui, entre deux massifs des monts de l'Auxois, emprunte les vallées de l'Ouche et de l'Armançon. La Loire est, de même, réunie à la Saône par le *canal du Centre*, qui se glisse entre le Massif Central et les monts du Morvan, à travers la dépression de Long-Pendu.

Réseau du Sud-Ouest. — Ce réseau, mettant en communication la vallée océanique de la Garonne avec la mer Méditerranée, se compose d'une suite de canaux qui comptent parmi les plus anciens de France, puisqu'ils ont été creusés sous le ministère de Colbert, d'après les projets de Riquet.

Le *canal du Midi* continue le canal latéral à la Garonne, traverse la dépression de Naurouse, puis, par la vallée de l'Aude, et les étangs languedociens, arrive à Cette. De ce point, la jonction est assurée avec le Rhône par les *canaux* plus récents des *Étangs* et de *Beaucaire*. On songe même dans la région, à remplacer le canal actuel, praticable par la batellerie seule, par un *canal maritime* dit *canal des Deux Mers*, qui permettrait aux plus gros navires de traverser l'isthme français. Toutefois il n'est pas prouvé qu'un canal de ce genre, à supposer que la construction n'en soit pas trop coûteuse, puisse avoir les résultats militaires et commerciaux qu'en attendent les promoteurs de cette entreprise (1).

Quand nous aurons cité le *canal de Nantes à Brest*, créé par Napoléon Ier pour une nécessité purement stratégique, et dont le trafic est à peu près nul, le *canal d'Ille et Rance*, qui, par la Vilaine, évite au cabotage la circumnavigation dangereuse de la Bretagne, et le *canal de Caen à la mer*, qui supplée à l'indigence de la rivière d'Orne, et à permis à Caen de rester un port de mer assez important, nous aurons fini cette énumération des voies navigables de la France.

Conclusion. — Comme on le voit, il y a encore de grandes lacunes dans notre réseau de canaux ; une ligne de jonction manque entre la Garonne, la Charente et la Loire à travers la dépression du Poitou. Malgré la concurrence que doit lui faire le cabotage, cette ligne aurait une certaine utilité, et doublerait la voie ferrée souvent encombrée qui dessert ces régions.

---

(1) Lire sur ce sujet très important, l'étude magistrale, bien que malheureusement trop concise, de M. Schrader [*Nouvelles géographiques*, vol. IV, n° 11 (septembre 1894), p. 161]. Voir aussi le rapport de la Commission instituée au Ministère des Travaux publics, *Journal Officiel* du 13 mai 1896.

Exploitation des canaux. — Le régime de l'exploitation des canaux n'a pas plus d'unité que leur tracé. Sur 12,400 kilomètres de voies navigables et de canaux que possède la France, l'Etat en administre 11,514 : sur ces voies tous droits ont été supprimés. Il n'en est pas de même, on le comprend, sur les 886 kilomètres concédés.

La construction du réseau des voies navigables a coûté plus de 800 millions de francs, ce qui représente une somme d'environ 150,000 francs par kilomètre. Or, si l'on considère que le transport des marchandises encombrantes auxquelles la vitesse n'est pas indispensable se fait à bien meilleur compte par eau que par terre, on aura une juste idée des services rendus par les canaux, rivières et fleuves.

Aussi le trafic s'y est-il développé avec rapidité (1), : en dix ans, la proportion entre le trafic par voies navigables et le trafic total en France s'est élevée de 20 à 30 0/0.

Les canaux actuels servent surtout au trafic des matières lourdes et encombrantes dont le transport ne demande ni grande rapidité ni soins délicats. Ce sont avant tout les combustibles minéraux, puis les minerais, les métaux bruts, les matériaux de construction, pierres, dalles, enfin les produits agricoles, betteraves, pommes de terre, blés, vins. Les combustibles minéraux, houille, coke, comptent seuls pour plus d'un tiers du trafic total (2). Cette prééminence des combustibles minéraux et des matières alimentaires explique au moins en partie la répartition du trafic par courant de transport. Ce sont en effet les canaux de la région du Nord qui offrent les tonnages les plus considérables (3).

Transport à l'intérieur et transit. — Le trafic des canaux se trouve cependant restreint en grande partie aux relations locales. Les transports

---

(1) Trafic des voies navigables :

1875....	1.964.000.000 tonnes-kilom.	
1883.....	2.382.664.760 —	
1889.....	3.237.676.003 —	
1892.....	3.609.286.450 —	(25.000.000 t. effectives.)

(2) Décomposition du trafic par nature de marchandises (1892) :

Combustibles minéraux.....	1.408.257.084	tonnes-kil.	38,7 p. 100.
Matériaux de construction...	605.942.754	—	16,8 —
Engrais et amendements....	99.368.201	—	2,8 —
Industrie métallurgique.....	422.820.098	—	11,7 —
Produits agricoles, etc.....	574.182.212	—	16.0 —

(3) Trafic de quelques canaux et rivières (1892) :

Canal de Saint-Quentin.....	3.474.000	tonnes.
Oise.....	2.508.400	—
Seine à Paris.....	3.337.200	—
Canal de la Marne au Rhin.....	1.021.300	—
Saône.....	344.500	—
Canal du Midi.....	67.600	—
Loire d'Orléans à Tours.....	2.100	—

entre les régions éloignées de la France sont l'exception. Il faut citer comme exemples de cette exception le groupe des canaux du nord qui apportent à nos régions industrielles les houilles de la Belgique. Mais l'exemple le plus significatif est celui de l'envoi du Havre à la région d'industrie cotonnière des Vosges des cargaisons de coton débarquées dans ce port; cette nouvelle et très heureuse habitude du commerce à grande distance par canaux est due à l'achèvement du canal de Tancarville qui ouvre à la batellerie une voie directe entre le Havre et la Seine.

A l'est, entre Rhin et Marne, circulent les produits de l'Allemagne, houilles, cokes, bois.

Ce n'est vraiment pas là le seul parti qu'on puisse tirer de l'admirable situation géographique de la France. Laissons de côté, si l'on veut, les projets gigantesques imaginés pour faire passer les gros navires directement du golfe du Lion à l'estuaire de la Gironde. Mais quel profit ne retirerait pas la France d'une bonne voie de navigation de profondeur moyenne permettant à des cargo-boats d'un tirant d'eau de 3 à 4 mètres de passer de Marseille à Dunkerque ou au Havre? Cette fois le Saint-Gothard, Gênes et Brindisi ne seraient plus à craindre.

Comparaison avec l'étranger. — Aujourd'hui la Russie et l'Allemagne, possédant de vastes étendues de plaine d'un seul tenant, nous sont seules supérieures en Europe. L'empire moscovite a 55,000 kilomètres de rivières navigables et de canaux, mais est loin d'avoir encore recueilli tout le fruit de sa merveilleuse aptitude. L'Allemagne avec 25,500 kilomètres de cours d'eau accessibles à la batellerie et 2,000 kilomètres de canaux a tiré un bon profit de l'horizontalité de ses provinces septentrionales. Les États-Unis d'Amérique, le Brésil, la Chine, la Sibérie ont l'avantage sur la petite France par la dimension de leurs fleuves et de leurs lacs. Mais la propriété de notre sol d'être un isthme de relief médiocre qui sépare la Méditerranée de l'Atlantique, de la Manche et de la mer du Nord aura une valeur économique merveilleuse le jour où nous voudrons nous appliquer à ces grandes œuvres pacifiques dont nous avons doté l'humanité avant nous-mêmes.

Ports. — Une étude des voies de communication de la France ne serait pas complète si l'on passait les ports sous silence. Ceux-ci sont en effet les points où les voies intérieures de la France se joignent avec les grandes voies commerciales du monde.

Les aptitudes naturelles de la France sont assez grandes en ce qui regarde les ports. Les parties bien découpées de notre littoral offrent des baies abritées et assez profondes pour recevoir les plus gros navires : parmi ces ports, Saint-Malo a des profondeurs de $9^m,50$ dans une excellente baie, Brest, avec sa rade immense et sûre, offre des profondeurs de $13^m,50$ le long du quai, Port-Vendres a 14 mètres, Toulon est un des plus beaux ports du monde.

Et cependant, ce n'est pas là que se sont établis les grands ports, ceux qui font le plus de commerce. C'est qu'en effet, la vraie cause de la prospérité d'un port n'est pas dans ses aptitudes naturelles, quelque belles

qu'elles soient. Il faut que le trafic y soit attiré par la facilité de pénétration dans l'arrière-pays, que celui-ci soit assez riche pour consommer les produits apportés, ou pour alimenter le commerce d'exportation. A ce point de vue, les ports naturels que nous venons d'énumérer sont très mal doués. Situés pour la plupart dans des péninsules rocheuses, ils sont à l'écart des voies de communication, et souvent dans des pays très pauvres. Aussi leur tonnage est-il des plus minimes.

Au contraire, les ports dont le tonnage est considérable sont ceux qui sont placés à l'extrémité d'une des grandes voies de communication de notre pays, ou à proximité d'une région industrielle comme le Nord, d'un centre de consommation intense comme Paris. Marseille, Bordeaux, Saint-Nazaire, le Havre, Rouen, Dunkerque, améliorés ou quelquefois créés de toutes pièces et à grands frais, sont de ce nombre, et c'est par eux que se fait le grand commerce de la France.

Marseille est en effet le débouché vers la Méditerranée, c'est-à-dire l'Afrique et l'Orient, de la grande voie qui traverse l'isthme français, et à l'autre bout de laquelle se trouvent Dunkerque et le Havre; Cette est la porte de sortie de la région si riche en vins du Languedoc; Bordeaux joue le même rôle pour la Guyenne; le Havre est le port le plus proche de Paris, et Dunkerque alimente la région industrielle du Nord, dont il exporte aussi les produits. Quelques ports enfin doivent au passage des voyageurs pressés d'aller en Angleterre une certaine activité. De ce nombre sont Dieppe, Boulogne et Calais (1).

Aussi les travaux que l'on fait pour améliorer ces ports ne doivent pas être considérés comme inutiles. Si la France comptait sur ses ports naturels et ne travaillait pas constamment à ceux que l'on peut considérer comme artificiels, elle ne ressusciterait pas les premiers, mais verrait les navires s'éloigner des seconds, au grand profit de nos voisins, au grand dommage par conséquent de la prospérité nationale.

---

(1) Tonnage des ports français :

Total du tonnage de tous les ports (1893).. . *22.093.693 tonneaux.*

Marseille (1892)	5.256.600	tonneaux.
Le Havre	3.383.100	—
Dunkerque	2.602.000	—
Bordeaux	2.582.500	—
Rouen	2.052.300	—
Saint-Nazaire	1.292.300	—
Cette	893.500	—
Dieppe	670.800	—
Boulogne	532.000	—
Nantes	459.100	—
Caen	441.200	—
Calais	426.800	—
Saint-Malo	299.300	—
Cherbourg	243.500	—
Brest	221.700	—
Port-Vendres	81.700	—

Marine marchande. — La marine marchande de la France n'a cessé de progresser pendant la seconde moitié de ce siècle. Il est vrai que l'État a été obligé de consentir de lourds sacrifices à la fois pour encourager la construction et l'armement des navires à vapeur et pour conserver aussi à la grande pêche son importance et son rôle dans l'éducation de nos marins.

On ne doit pas apprécier le rang de la marine marchande française en additionnant, comme on le fait souvent, la jauge de ses navires à voiles et de ses navires à vapeur. Un navire à vapeur peut accomplir au moins trois voyages pendant le temps qu'il faut à un voilier ordinaire pour en faire un seul ; il est donc nécessaire, d'une manière générale, de multiplier par trois le tonnage-vapeur, pour l'ajouter au tonnage-voile. On remarquera en outre que la plus forte portion du tonnage des navires à vapeur est représentée par nos grandes compagnies postales, « Messageries maritimes » et « Compagnie générale transatlantique » : et ces navires de 3, 6 et 8,000 tonnes de jauge sont d'une rapidité très supérieure à la moyenne des paquebots de tout pavillon. En Angleterre la proportion de navires de ce type par rapport à la masse des cargo-boats filant 4,6,8 ou 10 nœuds est beaucoup plus faible; de même en Allemagne. Si un vapeur filant 7 ou 8 nœuds, ce qui est la moyenne, vaut à tonnage égal trois voiliers, que dire de ces magnifiques paquebots filant 14, 16 et 18 nœuds? Voilà donc encore une plus-value à considérer pour le calcul du tonnage de notre marine à vapeur. Quiconque a voyagé sur les paquebots de différentes nationalités en conviendra. Le coefficient particulier de la marine à vapeur française serait plus près de 4 que de 3. Ce n'est là qu'une conséquence d'un fait commercial. Les exportateurs de charbons et de métaux ont nécessairement une flotte nombreuse de navires à petite vitesse : c'est le cas de l'Angleterre et de l'Allemagne. La France, qui exporte des produits de plus grande valeur sous un même volume, est portée à adopter le type du service postal, régulier, rapide : d'où un avantage de vitesse et de valeur de la tonne-vapeur (1).

La flotte se partage très inégalement entre quelques puissantes compagnies et les armateurs particuliers (2). La France vient au quatrième rang, après la Grande-Bretagne, les États-Unis d'Amérique et l'Allemagne. Observons que la nombreuse flotte des transports de l'État repré-

---

(1) Marine marchande (1892) :

Voiliers.....	14.117 navires	jaugeant	407 044	tonneaux.
Vapeurs.....	1.161 —	—	478.562	—
Total.....	15.278 navires	—	905.606	tonneaux.

Jauge totale obtenue par la méthode indiquée ci-dessus : 2.500.000 t. environ.

(2) Flotte de quelques-uns des ports :

Marseille.....	700 navires	jaugeant	274.000	tonneaux.
Le Havre.....	340 —	—	182.000	—
Bordeaux.....			66.000	—
Nantes.....			54.000	—

sente aussi une véritable force commerciale en même temps que militaire; l'Angleterre même n'en a pas un pareil nombre. Ces navires, portant aux colonies des provisions et du matériel de différente nature pour ravitailler les escadres ou les armées font un service qui, dans presque tous les autres États est confié à la marine marchande.

Grandes lignes postales. — Parmi les navires qui sont attachés à nos ports, certains, appartenant à de grandes compagnies, font un service régulier comparable à celui des chemins de fer, et vont porter, à intervalles réguliers, le pavillon français dans un grand nombre de ports. Leur importance est donc politique en même temps que commerciale.

Les services postaux sont partagés entre plusieurs grandes compagnies :

La *Compagnie des Messageries Maritimes* a, comme port d'attache, Marseille et Bordeaux. De Marseille, partent :

La *ligne de Constantinople et Odessa* par Naples et le Pirée;

La *ligne du Levant*, qui fait un voyage circulaire par Messine, Syra, Smyrne, les échelles du Levant et Alexandrie;

La *ligne d'Extrême-Orient* allant en quarante ou quarante-cinq jours de Marseille à Yokohama par Port-Saïd, Suez, Aden, Colombo, Singapoure, Saïgon, Changhaï. Trois embranchements s'en détachent, l'un à Aden pour Bombay, le second à Colombo pour la côte orientale de l'Indoustan, le troisième à Saïgon pour la côte d'Annam et le Tonkin;

La *ligne de l'Australie et Nouvelle Calédonie* réunit, en quarante-cinq à cinquante jours Marseille à Nouméa, avec des étapes à Port-Saïd, Suez, Obock, Colombo, King George's Sound, Adélaïde, Melbourne et Sidney.

La *ligne de la côte orientale d'Afrique* met Marseille en relations mensuelles avec Port-Saïd, Obock, Zanzibar, puis nos colonies des Comores, de Madagascar (Majunga, Diego Suarez, Sainte-Marie et Tamatave) et de la Réunion.

De Bordeaux part la *ligne du Brésil et de la Plata* qui, par Lisbonne, Dakar, Rio de Janeiro, Montevideo, atteint en trois semaines Buenos-Ayres.

La *Compagnie Générale Transatlantique* dessert, par ses admirables paquebots, l'Amérique septentrionale et centrale et l'Algérie.

Du Havre part tous les huit jours un navire pour New-York; de Saint-Nazaire, les paquebots vont aux Antilles et dans l'Amérique centrale; de Marseille, à Alger, Oran et Tunis.

La *Compagnie des Chargeurs Réunis* double celle des Messageries Maritimes sur les lignes de la Plata, et exploite de concert avec la Compagnie Fraissinet, de Marseille, celle de la côte occidentale d'Afrique, alternativement de Marseille et du Havre à Loango.

Les Compagnies *havraise-péninsulaire* et *maritime du Pacifique* complètent celles qui sont chargées des grands transports réguliers.

Résumé et conclusion. — Nous avons en somme des ports assez bons, une flotte commerciale assez grande, mais nous sommes loin encore de faire nous-mêmes tout notre commerce, comme cela serait désirable. Sur

les 22 millions de tonnes que représente le tonnage total de nos ports, 13 millions sont sous pavillon étranger, c'est-à-dire plus de la moitié. C'est une proportion beaucoup trop grande encore (1).

Certes, il manquera toujours à notre commerce maritime l'avantage qu'ont les navires anglais de pouvoir sortir du port avec un gros chargement de houille ajouté aux autres marchandises moins encombrantes. Mais quand nos canaux, complétés et améliorés, permettront le transport à grande distance et à bon marché de nos produits, nous aurons encore à jouer un rôle de premier ordre dans le monde.

L'exploitation intelligente d'un domaine colonial considérable et méconnu ou ignoré de beaucoup de Français donnera aussi un aliment à notre commerce maritime. Il semble, par malheur, que nous recommençons à abandonner à des étrangers, sans en rien recevoir d'équivalent, les avantages de notre position géographique. Des paquebots allemands font escale au Havre et à Cherbourg, des Hollandais à Boulogne, au grave détriment de notre marine marchande. *Les traités d'escale et de cabotage sont à reviser,* non dans leur lettre diplomatique qui donne l'illusion d'un échange d'avantages semblables, mais dans leur réalité matérielle.

---

(1) Tonnage national et étranger dans les divers pays :

	Total.		Étranger.	
Angleterre.....	54.000.000	tonneaux.	14.000.000	tonneaux.
France.....	*22.000.000*	—	*13.000.000*	—
Allemagne.....	14.500.000	—	7.000.000	—
Italie.....	8.900.000	—	6.700.000	—
Belgique.....	6.700.000	—	5.800.000	—
États-Unis.....	33.000.000	—	17.300.000	—
Hollande.....	6.500.000	—	4.500.000	—

CHAPITRE II

COMMERCE INTÉRIEUR ET COMMERCE EXTÉRIEUR

Condition naturelle. — Le commerce d'un pays, c'est-à-dire l'échange qu'il fait de ses produits avec ceux de ses voisins semble, au premier abord, être la conséquence de l'état des productions de ce pays. Il vend ce dont il a en surabondance, et achète ce qui lui manque. Mais il n'en est pas tout à fait ainsi dans la réalité, surtout aujourd'hui; le commerce est aussi une résultante de la situation de ce pays, de son état de civilisation industrielle, de la plus ou moins grande facilité de ses communications avec ses voisins, enfin de l'importance des capitaux accumulés entre les mains de ses habitants.

En effet, si jadis le commerce extérieur se composa, dans les premiers temps de l'unité française, de l'excédent laissé disponible après les opérations du commerce intérieur, il n'en est plus de même aujourd'hui. Les habitudes du trafic international ont rendu telle province de France plus solidaire économiquement du voisin étranger que du compatriote lointain. Ainsi la Flandre, la Picardie, la Normandie nourrissent de leurs produits agricoles une partie de la population des pays anglais baignés par la Manche. En revanche, la Provence et le Dauphiné prennent en Italie et en Algérie une portion des denrées alimentaires qui leur sont indispensables. Ces anomalies apparentes dérivent tout simplement du degré de facilité des communications des divers pays entre eux; certains, politiquement étrangers, comme la France du nord et l'Angleterre, entretiennent des relations fort actives. Par Dunkerque, Calais, Boulogne, Dieppe, Fécamp, le Havre, Caen, les produits de nos provinces septentrionales arrivent à bon compte sur le marché anglais. Ils coûteraient beaucoup plus cher transportés par voies ferrées et même par canaux en Champagne et en Lorraine, à plus forte raison en Bourgogne ou en Provence.

Cependant, à considérer l'ensemble du commerce, ces différences sont compensées, et l'on peut dire qu'une étude de ce que la France possède naturellement ou fabrique en trop, de ce qui manque à son sol ou à l'industrie de ses ouvriers, permet d'établir les conditions générales de son trafic. Ainsi, la France est un pays agricole, et, pour les produits agricoles, ou dérivés de l'agriculture, nos importations ne sont pas très con-

sidérables; nous n'achetons guère que des bestiaux, et des blés, dans les années de mauvaise récolte.

Parmi les matières industrielles la France est obligée de demander à ses voisins beaucoup de houille, de minerais bruts et de métaux. Les approvisionnements de nos industries textiles, laine, coton, chanvre, lin, soie, comptent aussi parmi les objets qu'il faut emprunter à l'étranger. Qu'on ajoute les bois, que les forêts ne fournissent pas chez nous en quantité suffisante, les vins nécessaires à un vaste commerce éprouvé par le phylloxera, les huiles d'olives, les fruits du midi, les denrées coloniales, les peaux et l'on aura la liste des plus gros emprunts que nos négociants et nos industriels doivent contracter à l'étranger.

L'étranger nous demande en échange nos vins, les produits de quelques-unes de nos usines métallurgiques puis surtout des tissus, et quantité d'autres objets manufacturés de moindre importance, particulièrement des objets de luxe.

Enfin, dans toutes les régions du monde, l'argent français, accumulé par l'épargne, fructifie en se consacrant à des entreprises d'exploitation de mines, de travaux publics, d'agriculture.

La position de notre pays, au centre de l'hémisphère continental, l'a grandement favorisé. Nos rivages du nord et de l'ouest sont presque aussi proches de l'Amérique que ceux de l'Angleterre. Le littoral méditerranéen est à bonne portée de l'Afrique ; et ses ports peuvent lutter dans les parages de l'Asie méridionale et orientale, du Levant, de l'Australie, avec Gênes et Trieste, et, à plus forte raison, ont l'avantage sur les ports anglais et allemands. Encore faut-il que nous ne fassions pas abandon de ces avantages aux marines étrangères, par des conventions d'une trompeuse équivalence de termes.

La concurrence des voies rapides de transit entre Gênes et Anvers, entre Salonique, Vienne, l'Allemagne et les Pays-Bas a pu nuire à nos intérêts : mais ces routes qui traversent trois, quatre ou cinq États différents qui, en outre, ne peuvent être vraiment utiles qu'aux marchandises légères et d'un grand prix sous un petit volume, ne conserveront pas toujours la même valeur qu'en ce moment. Les peuples des contrées que baigne la Méditerranée pourront se lasser un jour de travailler à la suprématie économique de leurs concurrents d'Europe centrale et songeront peut-être à se réserver du moins la meilleure part des avantages que leur a donnés la nature. Un accord entre nations d'intérêts divergents, surtout sur le terrain économique, où le sentiment n'a aucun droit, n'est pas chose durable ; et aujourd'hui plus que jamais chaque État s'efforce de se suffire et d'emprunter le moins possible au voisin, mais aussi de l'aider le moins possible. Qu'on apprécie cette renaissance de la vieille politique économique comme on voudra ; il est certain qu'elle aura pour effet un retour strict de chacun aux conditions naturelles de l'isolement, et cet isolement ne saurait nuire à des pays comme l'Angleterre, la France, l'Espagne, l'Italie et la Russie, qui peuvent dans une bonne mesure se passer du concours de leurs voisins. La menace de

l'avenir est pour les nations qui ne touchent directement ni l'Atlantique ni la Méditerranée.

Commerce intérieur et cabotage. — Le commerce intérieur est très actif en France ; mais il ne peut être estimé que de très loin. Il est impossible en effet de faire les relevés des achats de tous les jours, depuis les plus considérables, jusqu'aux plus minimes.

Les économistes les mieux informés estiment cependant que les transactions de cette catégorie représentent une valeur annuelle de 45 à 50 milliards, sans compter le mouvement des ventes et achats fictifs.

Ce commerce est surtout intense dans les pays de grande production agricole et industrielle où les voies de communication sont nombreuses, dans les grandes villes, comme Paris, Bordeaux, Marseille, Lyon. On peut citer comme centre remarquable les ports et marchés de la Villette et de Bercy à Paris (1).

Mais en réalité ce commerce est une simple marque de la prospérité nationale; il n'en est pas un élément. C'est un changement de mains qui n'enrichit pas le pays, sauf la vente aux étrangers de passage.

Avec les routes, les voies ferrées et les canaux, le cabotage est l'instrument du commerce intérieur. Le cabotage porte sur des cargaisons de plus de 2 millions et demi de tonnes. Il transporte des denrées agricoles, des bois, du combustible minéral, des vins, c'est-à-dire les mêmes objets que les canaux (2).

Commerce extérieur. — Le commerce de la France avec l'étranger atteint une valeur de plus de 8 milliards de francs, dont 4,800 millions pour l'importation et 4,100 millions pour l'exportation (3). Il est, du reste, sujet à des oscillations assez sensibles, qui tiennent à l'état plus ou moins prospère de l'agriculture, souvent éprouvée par des fléaux, de l'industrie, restreinte dans son activité par la concurrence étrangère, des échanges craintifs et hésitants en présence d'un débordement

---

(1) Ports de Paris et du département de la Seine (1893) :

Arrivages	6.054.804 tonnes.
Expéditions.....	1.023.669 —
Mouvement total...	7.078.473 —

(2) Mouvement du cabotage (1892) : 2.669.000 tonnes.

Flotte au cabotage (1890)..	1.131 bateaux dont 150 vapeurs.
Jaugeant.....	106.347 tonneaux.
Montés par.....	7.060 hommes.

(3) Mouvement du commerce extérieur (1894) :

Importations.....	4.800.000.000 francs.
Exportations.....	4.124.000.000 —
Total.....	8.924.000.000 —

de théories économiques dont l'application varie d'année en année (1).

Ces débats doctrinaires ne peuvent aboutir à rien. L'ennemi du commerce n'est ni le « libre-échange », ni la « protection » ; c'est l'envahissement des théories, quelles qu'elles soient, dans un domaine essentiellement pratique où tout est question d'études laborieuses de détail, d'à-propos, de tact. Les « protectionnistes » ont tort de vouloir tout tirer du sol national, de la main-d'œuvre nationale ; il est certains produits dont l'exploitation se ferait en pure perte, certaines industries qu'on naturaliserait difficilement chez nous. Un peuple, pour avoir son rôle économique, ses chances de richesse, doit limiter son activité, tout comme un particulier. La prétention à l'universalité de la production agricole et industrielle chez une nation est une sottise analogue à celle de la science universelle chez un individu ; on s'épuise et on se ruine à ce jeu.

Mais les « libre-échangistes » sont tout aussi coupables de vouloir abaisser les barrières sans restriction. Il y a d'abord un intérêt vital à ne pas laisser étouffer l'agriculture et l'industrie nationales sous la concurrence de pays plus favorisés par la nature, plus fertiles, plus riches en houille, ayant la main-d'œuvre à bas prix. D'autre part, si nous nous habituons à manger le blé des États-Unis, les bestiaux de l'Amérique du Sud, nous serons un peuple mort le jour où ces pays auront assez d'habitants pour songer à restreindre leurs exportations. S'il est vrai de dire que l'importation des matières premières et du combustible minéral employés à nourrir nos usines et nos manufactures enrichit moins l'étranger à nos dépens que l'importation des produits manufacturés, il est absurde d'y voir un bénéfice pur et simple. L'étranger nous vend

(1) Mouvement du commerce général depuis 1827 :

	Importations.	Exportations.	Total.
1827	566 millions	602 millions	1.168 millions
1837	808 —	758 —	1.566 —
1847	1.290 —	1.049 —	2.339 —
1857	2.689 —	2.639 —	5.328 —
1861 (Traités de commerce de 1860).	3.085 —	2.660 —	5.745 —
1867	4.031 —	3.934 —	7.965 —
1877	4.570 —	4.371 —	8.941 —
1880	6.113 —	4.612 —	10.725 —
1881	5.996 —	4.724 —	10.720 —
1882	5.962 —	4.764 —	10.726 —
1883	5.887 —	4.562 —	10.449 —
1884	5.239 —	4.218 —	9.457 —
1885	4.930 —	3.956 —	8.886 —
1886	5.117 —	4.246 —	9.363 —
1887	4.943 —	4.238 —	9.181 —
1888	5.187 —	4.298 —	9.485 —
1889	5.320 —	4.803 —	10.123 —
1890	5.452 —	4.840 —	10.292 —
1891	5.938 —	4.730 —	10.668 —
1892 (Abolition des traités de 1860)).	4.188 —	3.460 —	7.648 —
1893	3.936 —	3.209 —	7.146 —
1894	4.795 —	4.125 —	8.920 —

cette marchandise, dont l'acquisition lui donne peu de peine, à un prix inférieur d'aussi peu que possible au prix des produits similaires français; c'est donc pour lui un gros gain assuré sans qu'il risque jamais de mettre nos industriels dans des conditions aussi avantageuses que ses compatriotes. L'infériorité de notre production houillère est un grave désavantage, et nos voisins nous vendent le remède aussi cher que possible, comme c'est leur droit. Mais l'importation des matières premières et combustibles est préférable soit à une restriction dans la marche de nos industries, soit à des tentatives faites à perte pour tirer tout de notre pays.

En somme, depuis le commencement du siècle, la France a subi un grand nombre de modifications dans son régime économique. Après le régime du blocus continental et de l'échelle mobile, est apparu, en 1860, celui des traités de commerce, acheminement vers le libre-échange. En 1892, ces traités ont été dénoncés et remplacés par un régime protectionniste.

Principaux objets du commerce de la France. — Dans l'état actuel, sous l'empire du régime inauguré en 1892, le commerce de la France offre le tableau suivant.

En 1893, sur 3,936 millions d'*importations* constatées (commerce spécial), les matières premières nécessaires à l'industrie (houilles, soies, laines, cotons, cuirs), tenaient la première place avec une valeur de 2,253 millions, les objets d'alimentation venaient ensuite avec 1,114 millions, les objets fabriqués occupaient le dernier rang avec 568 millions seulement.

A l'*exportation* au contraire, les objets fabriqués viennent en tête pour une valeur de 1,660 millions, nos exportations de denrées alimentaires compensent pour plus de la moitié les apports de l'étranger (776 millions) mais nos producteurs ne peuvent pas rendre tout à fait un tiers (699 millions) en balance des matières premières nécessaires à l'industrie reçues de l'étranger (1).

---

(1) Commerce extérieur de l'année 1893 :

	IMPORTATIONS.	EXPORTATIONS.
Denrées alimentaires	1.114.061.000 francs	699.881.000 francs.
Matières premières industrielles.	2.253.706.000 —	776.996.000 —
Objets fabriqués	568.953.000 —	1.660.252.000 —

Colis postaux ..... 72.540.000 francs.

Exemple des principaux articles du commerce spécial en 1892 :

IMPORTATIONS.	Francs.	EXPORTATIONS.	Francs.
Céréales	554.900.000	Tissus de laine	341.900.000
Laines	383.300.000	Tissus de soie	254.100.000
Vins	302.100.000	Vins	213.300.000
Soies	280.000.000	Peaux	201.100.000
Coton	232.500.000	Soies	152.000.000
Peaux	205.900.000	Confections	128.500.000
Houille	188.600.000	Laines	125.600.000
Café	152.600.000	Articles de Paris	124.800.000
Graines oléagineuses.	147.400.000	Ouvrages en cuir	121.400.000

Principaux pays européens en relations commerciales avec la France. — Les États avec lesquels la France entretient le commerce le plus actif sont la Grande-Bretagne, la Belgique, l'Allemagne, les États-Unis, l'Espagne, l'Italie, la république Argentine, la Russie. On peut analyser rapidement les causes du développement de ce trafic avec nos plus importants fournisseurs et clients.

En Europe les transactions se font naturellement entre la France et ses voisins immédiats, Angleterre, Belgique, Allemagne, Espagne, Suisse, Italie.

La *Grande-Bretagne* tient de beaucoup le premier rang dans nos relations commerciales. La facilité des communications par mer et une longue tradition d'échanges ont contribué à ce résultat. D'autre part, la Grande-Bretagne, pays d'industrie intense, de commerce inouï, en relations avec toutes les régions du globe, mais où l'agriculture ne peut suffire à l'alimentation malgré les perfectionnements scientifiques qui y ont été apportés, a besoin de nous comme consommateurs et comme producteurs.

Nous achetons à nos voisins d'outre-Manche de la houille, des métaux, des cotons, des laines brutes, que les entrepôts anglais reçoivent de toutes les parties du monde et réexpédient ; puis des tissus de coton et des denrées coloniales. Nous envoyons dans les ports de la Grande-Bretagne des produits alimentaires, œufs, beurre, grains, vins, liqueurs, des étoffes de laine et de soie et, depuis quelques années, des fourrages. Le commerce entre la France et la Grande-Bretagne est de ceux qui ne peuvent guère décroître : les deux pays sont trop dissemblables pour se passer des produits du voisin, trop rapprochés et trop facilement reliés l'un à l'autre pour avoir intérêt à s'adresser ailleurs (1).

EXPORTATIONS.	Francs.	IMPORTATIONS.	Francs.
Bois	118.300.000	Tissus de coton	98.300.000
Produits chimiques	104.500.000	Céréales	91.400.000
Animaux	77.100.000	Beurres et fromages	90.200.000
Sucres	65.400.000	Articles métalliques	86.900.000
Tissus de laine	62.200.000	Sucres	86.300.000
Tissus de soie	60.500.000	Liqueurs, etc	66.400.000
Lin	60.200.000	Animaux	64.100.000
Machines	56.600.000	Produits chimiques	60.800.000
Fruits de table	48.900.000	Nouveautés	44.100.000
		Huiles	36.200.000
		Machines	36.000.000

(1) Commerce franco-britannique (1892) :

Importations en France	530.000.000 francs.
Exportations de France	1.030.000.000 —
Total	1.560.000.000 —

La *Belgique*, reliée à la France par de nombreuses voies ferrées et par un réseau complet de canaux, riche en houille et en métaux, riche aussi par son agriculture, mais manquant de céréales et de vins, fait avec nous un commerce très important. Elle envoie en France une grande quantité de houille, puis des métaux, des denrées alimentaires, des bestiaux, des tissus. Ses commandes sur notre marché consistent en céréales, vins, tissus de laine et de soie, bestiaux. Les relations entre la France et la Belgique se sont ralenties pendant la dernière période décennale (1).

L'*Allemagne* arrive au troisième rang parmi nos correspondants. Elle nous envoie ses houilles, ses bois, ses sucres, ses peaux, puis des alcools, des tissus, des bières, des objets manufacturés en grand nombre. Ce commerce est stimulé par le grand nombre des Allemands qui résident en France; en revanche l'expulsion générale des Français d'Alsace-Lorraine, les rigueurs de tout genre exercées par les autorités allemandes dans ce pays que tant de liens unissaient à nous même après l'annexion, ont porté un préjudice considérable au commerce franco-allemand. Les importations allemandes sont tombées de 462 à 374 millions de 1883 à 1885; les exportations françaises en Allemagne de 326 à 300 millions pendant le même laps de temps. En outre, l'ouverture du tunnel du Saint-Gothard a rapproché l'Italie de l'Allemagne, et de ce rapprochement économique et politique à la fois,

---

Détail des principales importations britanniques en France:

Houille	74.000.000 fr.	Machines	20.000.000 fr.
Laines	65.000.000 —	Tissus de coton	17.000.000 —
Tissus de laine	42.000.000 —	Produits chimiques	19.000.000 —
Métaux	38.000.000 —		

Détail des principales importations françaises en Grande-Bretagne :

Tissus de soie	117.000.000 fr.	Eaux-de-vie et liqueurs	41.000.000 fr.
Tissus de laine	153.000.000 —	Œufs	35.000.000 —
Peaux et ouvrages en peaux	77.000.000 —	Tabletterie et bimbeloterie	34.000.000 —
Beurres	60.000.000 —	Sucres	30.000.000 —
Vins	51.000.000 —		

(1) Commerce franco-belge (1892) :

Importations en France	388.000.000 francs.
Exportations de France	502.000.000 —
Total	890.000.000 —

Détail des principales importations belges en France :

Houille	67.000.000 francs.
Laines	61.000.000 —

Détail des principales exportations françaises en Belgique :

Laines	82.000.000 francs.
Tissus de laine	37.000.000 —
Vins	27.000.000 —
Vêtements et lingerie	25.000.000 —

il est résulté que l'Italie a demandé à l'Allemagne ce que jusqu'à ce jour elle prenait chez nous, et que réciproquement l'Allemagne a fait venir d'Italie des produits longtemps achetés en France, comme les vins, les huiles d'olives, les fruits, etc... On conçoit d'ailleurs aisément que les relations d'échanges commerciaux soient exposées à moins de troubles, lorsqu'elles sont nouées entre deux pays de latitude et de production différentes; il y a moins de chances de rupture puisqu'il y a moins d'opposition d'intérêts entre les nationaux des deux pays (1).

Le principe de nos rapports de trafic avec les *États-Unis* d'Amérique est tout différent. La grande république, comme les autres États du continent américain, est dans une condition transitoire qui produit précisément un gigantesque courant commercial d'est en ouest. Les États-Unis ne sont ni assez peuplés encore pour absorber l'énorme provision de matières premières et de produits agricoles que donne leur sol si riche, ni assez avancés en civilisation industrielle, malgré de rapides progrès, pour se passer de l'ancien monde. C'est comme une Europe qui n'aurait que 62 millions d'hommes pour exploiter ses ressources agricoles et industrielles. Les États-Unis nous envoient des céréales, du coton, des viandes conservées, du tabac, du pétrole; ils reçoivent de nous des étoffes de soie et de laine, des vins et des objets manufacturés. Mais nos échanges avec les États-Unis, et surtout nos ventes diminuent par suite de deux causes : d'abord les progrès de l'industrie américaine sont si grands qu'ils ont amené les Yankees à fermer le plus possible leurs frontières à l'importation européenne, et nous ne sommes pas les seuls à en souffrir; d'autre part, l'importation allemande gagne du terrain, depuis une trentaine d'années, grâce aux nombreux Allemands qui abandonnent leur pays surpeuplé pour aller chercher fortune au delà de l'Atlantique. Ces hôtes des États-Unis restent liés à leur ancienne

---

(1) Commerce franco-allemand en 1892:

Importations en France.....	337.000.000 francs.
Exportations de France.....	355.000.000 —
Total.....	692.000.000 —

Détail des principales importations allemandes en France:

Houille et coke.....	28.000.000 fr.	Tissus de coton....	12.000.000 fr.
Papiers, cartons, livres, gravures...	20.000.000 —	Peaux brutes.....	16.000.000 —

Détail des principales exportations françaises en Allemagne :

Vins.....	27.000.000 fr.	Tissus de soie.....	19.000.000 fr.
Bestiaux et chevaux.	13.000.000 —	Tissus de laine....	12.000.000 —
Peaux.....	28.000.000 —		

patrie, et amènent une augmentation du commerce germanique dans leur nouveau pays (1).

L'*Espagne*, dont les transactions avec la France avaient beaucoup augmenté jusqu'en 1892, les a beaucoup restreintes depuis cette date. Elle a en effet répondu à notre nouveau tarif douanier par des tarifs correspondants, et les échanges se sont beaucoup ralentis de ce fait.

Ces échanges portent sur des produits de catégories bien tranchées. Notre marché fait venir d'Espagne des métaux, plombs et autres minerais, des fruits, olives, oranges, citrons, des vins fortement alcoolisés. L'Espagne dont la richesse se développe, après de longues épreuves, achète nos tissus de laine et de soie et divers objets manufacturés. Il faut ajouter que les capitaux français ont été associés dans une large mesure à l'œuvre de la rénovation industrielle de l'Espagne, en particulier aux travaux publics, constructions de voies ferrées, de ports, exploitation des mines, etc. (2).

La *Suisse*, eu égard à sa superficie et à sa population, entretenait avec la France des relations d'une activité remarquable. Mais les nouveaux tarifs de 1892 ont amené une sorte de levée de boucliers en Suisse, contre tous les produits français; on a mis une sorte de patriotisme à ne plus acheter nos produits, aussi les transactions ont-elles baissé d'une façon tout à fait significative : tandis que, en 1891, nous achetions pour 103 millions de francs d'objets venant de Suisse, en 1893, le chiffre de nos achats s'était abaissé à 65 millions. En juil-

---

(1) Commerce de la France avec les États-Unis (1892) :

Importations en France	533.000.000 francs.
Exportations de France	240.000.000 —
Total	773.000.000 francs.

Détail des principales importations américaines en France :

Céréales (graines et farines)	234.000.000 francs.
Coton et laine	163.000.000 —

Détail des principales exportations françaises aux États-Unis :

Tissus de laine	29.900.000 francs
— de soie	26.000.000 —

(2) Commerce franco-espagnol en 1892 :

Importations en France	277.000.000 francs.
Exportations de France	134.000.000 —
Total	411.000.000 francs.

Détail des principales importations espagnoles en France :

Vins	184.000.000 francs.
Plomb	16.000.000 —
Fruits de table	14.000.000 —

Détail des principales exportations françaises en Espagne :

Tissus de laine	11.000.000 francs.
Chevaux, ânes, mulets	10.000.000 —

let 1895, les deux nations se sont entendues pour faire cesser cet état de choses déplorable et abaisser leurs tarifs douaniers. La Suisse recevait de nous des céréales, vins, tissus de coton, soie et laine, et envoyait en France des tissus de soie, des bois, des bestiaux, des articles d'orfèvrerie (1).

L'*Italie* avait, avant 1887, une position tout à fait avantageuse sur le marché français. Elle y exportait des produits pour une valeur dépassant souvent 400 millions, céréales, huiles d'olives, vins, métaux, soies brutes, riz, etc., et ne recevait que 170 ou 180 millions de marchandises françaises, tissus de laine et de soie, cotonnades, vins, sucres, denrées coloniales. Les relations sont restées très faibles depuis cette époque, bien que les nouveaux tarifs de 1892 soient, à certains égards, moins élevés que les tarifs différentiels appliqués de 1887 à 1892. Cette situation est mauvaise pour les deux pays, mais surtout pour l'Italie, car, si celle-ci peut trouver en Allemagne les produits qu'elle achetait autrefois en France, elle ne peut y vendre ses vins dont les Allemands, buveurs de bière, ne font qu'une très faible consommation. Par contre, la France, obligée de chercher ailleurs les produits caractéristiques de la zone méditerranéenne, les a trouvés en Algérie et en Tunisie ; ce nouvel état de choses ne peut que profiter au développement de nos deux colonies africaines, et elles en ont largement bénéficié.

Aussi, tandis que beaucoup d'Italiens demandent que les relations économiques reprennent avec la France, celle-ci n'est pas aussi pressée de les renouer, toute modification *ne pouvant que nous être défavorable.* Notre place est prise sur les marchés italiens par l'Allemagne et l'Autriche ; les produits italiens, par contre, ne sont pas encore complètement remplacés chez nous par ceux de l'Algérie et de la Tunisie (2).

---

(1) Commerce franco-suisse en 1892 :

Importations en France	91.000.000	francs.
Exportations de France	227.000.000	—
Total (avant la rupture)	318.000.000	francs.

Détail des principales importations helvétiques en France :

Tissus de soie	18.000.000	francs.
— de coton	6.900.000	—

Détail des principales exportations françaises en Suisse :

Soie	56.000.000	francs.
Vins	15.000.000	—
Bestiaux	18.000.000	—
Tissus de soie	10.000.000	—

(2) Commerce franco-italien en 1892 :

Importations en France	132.400.000	francs.
Exportations de —	132.600.000	—
Total	265.000.000	francs.

La *Russie* a commencé, depuis quelques années, à lier des relations assez actives avec la France. Ces relations, dont l'importance est au moins aussi grande au point de vue politique qu'au point de vue économique, sont encore pour le moment plus avantageuses pour la Russie que pour nous, mais elles ne peuvent que s'améliorer à la suite de la convention commerciale franco-russe du 17 juin 1893.

La Russie, grand pays agricole et forestier, nous vend les produits de sa *terre noire*, elle ne nous achète guère encore que des vins et des objets de luxe (1).

Parmi les autres pays européens qui sont en relations commerciales avec la France, il faut encore citer l'*Autriche-Hongrie* qui, en 1892, nous a vendu pour 62 millions de francs de produits, dont 20 millions de bois, et qui nous a acheté pour 16 millions de produits manufacturés de luxe.

Principaux pays extra-européens en relations commerciales avec la France. — Nous pouvons maintenant résumer en quelques traits l'état des rapports économiques de la France avec les principales régions du monde extra-européen. La France y va chercher des matières premières, et vend ses produits industriels.

Notre pays atteint l'*Asie* antérieure, Anatolie et Syrie par ses ports de la Méditerranée. Le commerce français avec les Échelles du Levant, si prospère jadis, a quelque peu diminué depuis le commencement du siècle, à cause de la concurrence croissante de l'Autriche-Hongrie,

---

Détail des principales importations italiennes en France :

Soie	34.900.000	francs.
Vins	10.800.000	—
Huiles d'olives	6.500.008	—
Chanvre	6.000.000	—

Détail des principales exportations françaises en Italie :

Soie	49.000.000	francs.
Tissus de laine	9.000.000	—

Coup d'œil rétrospectif sur le commerce franco-italien :

En 1876 plus de	827.000.000	francs.
En 1893	262.000.000	—
En 1888 la baisse était déjà de	50 p. 100	
En 1893 elle était de	70 p. 100	

(1) Commerce franco-russe en 1893 :

Importations en France	161.000.000	francs.
Exportations de —	71.000.000	—
Total	233.000.000	francs.

Détail des principales importations russes en France (1892) :

Céréales (grains et farines)	59.000.000	francs.
Lin brut	44.000.000	—
Bois	15.000.000	—
Notre principale exportation consiste en vins	1.700.000	—

représentée par la puissante compagnie du « Lloyd austro-hongrois », de l'Italie, de l'Angleterre et de la Russie. Mais nos relations avec la Turquie d'Asie sont actuellement moins importantes que celles de la Grande-Bretagne seule, mais de plus de moitié. Nous avons vu comment la France est reliée à ces riches pays.

Depuis l'ouverture du canal de Suez, le trafic de nos nationaux s'est développé avec l'Inde anglaise et l'Indo-Chine où nous avons un empire colonial. Mais du même coup tous nos concurrents de la Méditerranée, Italie, Autriche-Hongrie, Russie, et derrière eux l'Allemagne, se sont trouvés rapprochés du monde Indien, Indo-Chinois et Chinois; l'Angleterre, qui devait le plus y perdre, y a gagné par un coup d'audace politique en Égypte. Si les éléments du commerce se sont considérablement accrus, il y a maintenant un plus grand nombre de copartageants que ce canal a, plus que nous, rapprochés du but. Il est vrai que ce travail eût été fait sans nous et contre nous si nous ne l'eussions accompli.

L'Inde anglaise importe en France du blé, du coton, des graines oléagineuses, de l'indigo, mais reçoit fort peu de produits français (1).

L'Indo-Chine française en revanche s'ouvre de plus en plus à notre influence économique, bien que notre situation dans cette colonie ne soit pas encore ce qu'elle devrait être : un quart à peine des transactions y est fait par des Français (2).

Notre commerce avec la Chine, depuis la pacification du Tonkin, tend à se développer. Longtemps il languit; et aujourd'hui encore notre pavillon ne tient que le quatrième rang dans les ports de Chine après ceux de la Grande-Bretagne, de l'Allemagne et de l'Autriche-Hongrie (3).

---

(1) Commerce de la France avec l'Inde anglaise (189?) :

Importations en France	200.900.000 francs.
Exportations de —	12.000.000 —
Total	212.900.000 francs.

Principaux produits indiens importés en France :

Graines et fruits oléagineux	78.000.000 francs.
Froment, épeautre, méteil	36.000.000 —
Coton et laine	18.000.000 —
Café	10.000.000 —

Principale exportation française dans l'Inde :

Tissus de soie	6.000.000 francs.

(2) Commerce de la France avec l'Indo-Chine française (1891) : Environ 33 millions de francs.

(3) Commerce franco-chinois en 1892 :

Importations en France		135.000.000 francs.
Dont soies	114.000.000 fr.	
— tissus de soie	10.000.000 fr.	
Exportations de France		3.000.000 francs.
Total		138.000.000 francs.

En *Afrique* notre situation est avantageuse : nous pouvons l'améliorer encore dans une forte mesure si nous tirons bon parti des pays que nous possédons ou protégeons. Algérie et Tunisie, Sénégal et Soudan, Gabon et Congo, Réunion, Madagascar et Comores, territoire d'Obock, nous offrent tous les éléments d'un trafic considérable. En outre l'Égypte, malgré une occupation anglaise qui a causé le plus grand mal à notre commerce, fait des échanges avec la France pour une valeur encore assez considérable. Les importations d'Égypte consistent en céréales, fruits, denrées coloniales, coton ; les marchandises françaises qui s'y vendent le plus sont les étoffes, les vins et divers objets manufacturés (1).

Dans l'*Amérique du Nord*, le Canada, auquel nous rattachent tant de souvenirs, n'entretient pas avec les ports français de l'Atlantique des rapports aussi actifs qu'on l'attendrait d'un pays aussi riche. Ses bois, ses céréales, trouvent cependant un accueil de plus en plus empressé sur notre marché ; et nos produits manufacturés, nos étoffes seraient en ce pays d'un placement avantageux comme aux États-Unis (2).

Le Mexique et l'Amérique centrale développent leurs transactions économiques avec la France. Métaux précieux, bois, peaux, café, sucre de ces régions nous sont vendus en quantités croissantes ; les étoffes et produits manufacturés de notre pays y sont demandés (3).

Que dire enfin de nos relations si avantageuses avec l'*Amérique du Sud*, avec la République Argentine en particulier? Cette république nous vend ses bestiaux, peaux, laines, nous lui rendons en échange nos vins, étoffes, confections, etc. (4). Dans la même partie du monde,

---

(1) Commerce franco-égyptien en 1892 :

Importations en France		28.900.000 francs.
Dont le coton pour 12.000.000 francs.		
Exportations de France		24.600.000 —
Dont tissus de soie. 4.000.000 francs.		
Total		53.500.000 francs.

(2) Commerce franco-canadien en 1892 :

Importations en France, près de		2.000.000 francs.
Exportations de France, près de		12.000.000 —
Total		14.000.000 francs.

(3) Commerce franco-mexicain :

Importations en France, environ		23.000.000 francs.
Exportations de France, environ		31.000.000 —
Total		54.000.000 francs.

(4) Commerce franco-argentin en 1892 :

Importations en France		177.200.000 francs.
Dont : Laines	120.900.000 fr.	
Peaux brutes	27.000.000 fr.	
Céréales	16.000.000 fr.	
Exportations de France		62.500.000 francs.
Dont : Vins	19.000.000 fr.	
Tissus de laine	9.000.000 fr.	
— de coton	6.000.000 fr.	
Total		239.700.000 francs.

le Brésil nous expédie ses cargaisons de café, de coton, de bois, de cacao, etc. (1).

En *Océanie*, l'Australie, riche en laines et en peaux, contribue aussi à l'activité du commerce français pour des sommes importantes (2).

---

(1) Commerce franco-brésilien en 1892 :

Importations en France		82.500.000 francs.
Dont : Café	55.800.000 fr.	
Cacao	9.200.000 fr.	
Exportations de France		69.500.000 francs.
Dont : Tissus de laine.	8.900.000 fr.	
Beurre salé	5.800.000 fr.	
Total		152.000.000 francs.

(2) Commerce de la France avec les principaux pays (1894), en milliers de francs :

	Importations.	Exportations.	Totaux.
Zone franche de Savoie	15.800	21.300	37.100
Royaume Uni	480.600	915.500	1.396.100
Belgique	371.900	478.000	849.900
Pays-Bas	35.500	47.500	83.000
Allemagne	310.300	324.600	634.900
Suisse	66.900	129.900	196.800
Espagne	176.300	108.700	285.000
Portugal	6.700	12.300	19.000
Italie	121.600	98.100	219.700
Autriche	87.500	14.400	101.900
Russie	282.000	23.800	305.800
Pays scandinaves	93.900	28.800	122.700
Roumanie	29.900	7.400	37.300
Turquie	94.700	52.800	157.500
Grèce	14.800	8.800	23.600
Europe	2.188.400	2.271.900	4.460.300
États-Unis	327.000	185.800	512.800
Mexique	14.100	19.400	33.500
Haïti	49.400	14.000	63.400
Brésil	56.000	80.100	136.100
Uruguay	23.000	7.700	30.700
République Argentine	168.100	50.500	218.600
Chili	51.600	10.000	61.600
Pérou	3.600	2.200	5.800
Colombie	12.200	18.600	30.800
Autres pays d'Amérique	52.000	20.200	72.200
Amérique	757.000	408.500	1.165.500
Indes Anglaises	211.700	13.400	225.100
Indes orientales	24.800	3.800	28.600
Chine	97.900	2.800	100.700
Japon	49.400	12.300	61.700
Asie	383.800	32.300	416.100
Afrique	66.500	41.500	108.000
Australie	59.000	2.600	61.600
Pays étrangers	3.454.700	2.756.800	6.211.500

Transit. — En dehors des échanges proprement dits, la circulation commerciale comprend la catégorie des marchandises de transit, c'est-à-dire celles qui empruntent seulement notre territoire, nos voies navigables ou ferrées, nos navires, sans être l'objet de transactions autres que le prix de transport.

Ce transit est surtout alimenté par les envois de la Suisse, de l'Allemagne, de la Belgique, de l'Angleterre et de l'Italie à destination de l'un de ces pays ou des États-Unis d'Amérique. Il tend à décroître ; nous avons déjà expliqué, dans l'étude des voies de communication, par quels artifices nos concurrents essayaient d'échapper au passage de l'isthme français. Hambourg et Anvers attirent les marchandises d'Italie, de Suisse et des Pays-Bas à destination de l'Amérique. Gênes, Trieste, Salonique, disputent à Marseille le privilège d'embarquer les envois de l'Angleterre à destination du Levant, des Indes, et de l'Extrême-Orient. Une réforme générale de nos canaux et voies navigables nous rendrait vite l'avantage.

Le transit représente pourtant encore une valeur de 530 millions; en 1883, il atteignait jusqu'à 662.

Capitaux. — On n'aurait qu'une faible idée de notre commerce si l'on s'en tenait pour l'apprécier à ces chiffres. Il est un objet que nous exportons en grande quantité et que les statistiques ne peuvent exactement mentionner : ce sont les capitaux accumulés chez nous par l'épargne et que nous engageons dans des entreprises étrangères pour leur assurer un revenu. Il faut s'empresser d'ajouter que les étrangers possèdent aussi beaucoup en France et que leur argent s'engage aussi de plus en plus dans des entreprises françaises.

Conclusion. — Le commerce de la France, tel que nous venons de l'étudier, est considérable en somme, puisque la France tient le quatrième rang parmi les grandes puissances commerçantes du monde. Mais il a été plus considérable naguère, à une période peu éloignée de nous,

---

	Importations.	Exportations.	Totaux.
Algérie	207.700	199.300	407.000
Tunisie	28.400	19.900	48.300
Sénégal et golfe de Guinée.	22.700	25.200	47.900
Réunion	13.700	9.100	22.800
Ste-Marie et Madagascar.	2.500	1.200	3.700
Indes françaises	15.600	700	16.300
Indo-Chine	28.200	16.700	44.900
Établissem. en Océanie..	11.500	6.800	18.300
Saint-Pierre et Miquelon et grande pêche	27.600	5.800	33.400
Guadeloupe	16.100	14.100	30.200
Martinique	19.200	14.400	33.600
Épaves, etc.	0.400	—	—
Colonies françaises...	395.700	321.300	727.000
Total général	3.850.400	3.078.100	6.928.500

comme l'on peut s'en convaincre en jetant les yeux sur le tableau que nous avons reproduit plus haut (1).

A quoi faut-il attribuer les souffrances actuelles de notre commerce, la diminution de nos ventes à l'étranger? A ce fait que tous nos voisins tendent de plus en plus à devenir indépendants de nous en fabriquant tout ce qui leur est nécessaire, en imitant nos objets fabriqués, même en les copiant servilement, au lieu de les acheter chez nous. Or, aujourd'hui, le développement social, la facilité des correspondances, l'abondance des informations rendent moins importantes les inventions, moins efficaces les procédés ingénieux du style et de l'art, qui ont toujours fait honneur à notre industrie. A peine une invention est-elle trouvée qu'elle devient la proie de tout le monde : et ce qui passait autrefois pour le cachet et la marque distinctive de chaque nation est devenu chose indifférente. Il faut produire vite et à bon marché, se tenir en relations continuelles avec les acheteurs étrangers, solliciter une clientèle de plus en plus sollicitée par des rivaux, transporter à bon compte les produits de sa fabrication. Dans cette intention on développe de plus en plus son outillage national, on a de plus en plus recours aux machines, la main-d'œuvre atteignant des prix élevés. Aussi les États les plus favorisés dans cette période de lutte ardente sont-ils ceux dont le territoire recèle en abondance les matières premières, comme la houille et les métaux. Les États-Unis d'Amérique se suffisent à eux-mêmes et s'enferment chez eux, repoussant par des impôts énormes les objets de fabrication étrangère; l'Angleterre est obligée d'emprunter davantage, en particulier pour les objets d'alimentation. Mais en réalité, avec son empire colonial réparti sous toutes les latitudes, elle est aussi indépendante que les États-Unis et possède les mêmes éléments naturels de prospérité commerciale. L'Allemagne doit beaucoup plus la prospérité croissante de son industrie et de son commerce à des efforts d'intelligence et de diplomatie : mais elle jouit aussi du grand avantage d'un sol riche en houille et en métaux.

Nous ne souffrons pas seuls d'ailleurs. Tous les peuples qui avaient pris l'avance en développement industriel dans la première moitié de ce siècle, l'Angleterre et nous, sont frappés, puisque les nations plus jeunes, dont la civilisation est plus récente, veulent cesser d'être clien-

---

(1) Commerce total des principaux États :

Grande-Bretagne	17.885	millions de francs.
Allemagne	9.221	—
États-Unis	9.215	—
France	*7.146*	—
Pays-Bas	4.830	—
Autriche-Hongrie	3.610	—
Russie	3.500	—
Belgique	3.318	—
Italie	2.279	—
Espagne	1.950	—

tèle, de payer tribut à leurs anciens fournisseurs, et fabriquent pour s'appliquer un gain concédé jusque-là à deux ou trois peuples privilégiés. C'est une forme du patriotisme contemporain et une révolution facile à comprendre : chacun veut être maître de ses destinées, donner à son pays l'indépendance sous tous les rapports. On n'achètera plus chez le voisin que ce qu'il sera impossible de récolter ou de fabriquer sur le sol de la patrie. Pourquoi enrichir l'étranger et laisser sans travail, sans bénéfice, l'industrie et l'agriculture nationales ?

Ainsi raisonne plus d'un peuple, les États-Unis, l'Allemagne, l'Italie, etc. Nous-mêmes nous avons raisonné de la même façon lorsque, en 1892, nous avons renoncé au régime des traités de commerce pour « protéger » notre industrie et notre agriculture. Quelles que soient les idées de chacun sur cette question, nous avons déjà montré que les discussions à cet égard ne pouvaient avoir qu'un mauvais résultat, celui de mettre constamment en question notre régime économique au plus grand détriment de notre commerce.

Mais un changement tel que celui qui s'est produit en 1892 ne laisse pas de produire des troubles assez graves dans le commerce d'un pays. Nos industriels et nos commerçants s'étaient habitués à vendre leurs produits à l'étranger, et, lorsque toutes les portes se sont fermées devant eux, ils se sont trouvé, avoir en magasin des stocks considérables qu'ils ne savaient comment utiliser.

Heureusement qu'un nouveau marché s'est ouvert devant nos négociants. Nous voulons parler de nos colonies, prolongements de la mère patrie au delà des mers, et que les gouvernements français ont conquises, pour la plupart, pour donner à la production française un exutoire tout indiqué et certain. Mais il s'en faut encore que tout ce domaine colonial nous rende les services que l'on peut en attendre, et cela, beaucoup par notre propre faute, nous n'avons pas fait tout ce que nous aurions pu et dû, pour nous ouvrir ces marchés et combattre la concurrence étrangère. Sur un total de 408 millions de francs d'échanges faits par nos colonies en dehors de l'Algérie, la France ne prend que 180 millions de francs, pas même la moitié! Elle ne vend même que 73 millions de francs de ses produits contre 129 millions jetés par les étrangers dans ces pays qui devraient être les clients de la mère patrie seule.

Mais le mal peut être réparé, et, si nos concitoyens s'en aperçoivent, ils trouveront là un moyen de vendre les produits de notre industrie, et de remettre la France au rang qu'elle doit occuper, et qu'elle a autrefois occupé.

Conclusion générale sur la géographie économique de la France. — Avec ses ressources variées, malgré des désastres récents et d'autres épreuves qui n'en sont que la conséquence, la France est appelée à tenir un des premiers rangs en Europe. Nous avons essayé de montrer dans les chapitres qui précèdent les avantages et les dangers de sa situation, de sa structure physique, son état actuel tel qu'il résulte d'une longue et glorieuse histoire. Cette histoire, que l'on ne saurait représenter comme

le résultat d'une prédestination, doit beaucoup cependant aux conditions de relief, de climat, de la région naturelle qui s'appelle France. La géographie de notre pays explique en bien des points son histoire, éclaire les leçons du passé et les espérances de l'avenir.

Il est vrai que l'étude de la géographie économique, science de rapports et de rapprochements, est faite pour troubler l'esprit. La condition matérielle des peuples, le caractère de leurs rivalités changent avec une prodigieuse rapidité, trompant toutes les prévisions, surprenant l'homme le plus rompu aux affaires, le plus habitué à leurs vicissitudes.

Ainsi, au cours des derniers siècles, il y a eu un certain rapprochement des divers éléments qui contribuent à la prospérité économique de la France. C'est là un des traits de physionomie les plus frappants de la période historique contemporaine. Jadis le contraste était vif entre l'agriculteur, l'industriel et le commerçant. L'agriculteur, menant une vie isolée dans les champs, s'adonnait à un métier traditionnel dans toute la force du terme ; l'industriel, longtemps simple manœuvre, plus ou moins habile, ne se souciait point des intérêts du cultivateur, ne s'en sentait que médiocrement solidaire ; le marchand transportait et vendait ce que les travailleurs de la terre et les artisans mettaient à sa disposition, sans faire effort pour les encourager au progrès dans l'intérêt commun.

Une fois l'unité territoriale et l'unité morale conquises, cette condition devait se modifier profondément du jour où la science aviverait le souci de la prospérité matérielle chez tous les peuples en les condamnant à la rivalité et au progrès. L'industrie fut transformée la première : et sa transformation eut pour conséquence immédiate celle de l'agriculture et du commerce. Dire que les améliorations industrielles dues à la science ont poussé brutalement agriculteurs et commerçants dans la voie du progrès serait insuffisant. En réalité, agriculture et commerce sont devenus purement et simplement des industries. La barrière s'est abaissée entre ces trois ordres de l'activité nationale. Et la confusion ne fera que croître à mesure que le niveau intellectuel s'élèvera dans chacune des conditions entre lesquelles se répartit notre peuple.

Nous avons continué néanmoins à étudier à part l'agriculture, l'industrie et le commerce, et conservé cet ordre très rationnel en lui-même. Si ces trois modes généraux du travail national se confondent de plus en plus, il n'en reste pas moins vrai que l'agriculture est dans la sujétion absolue du sol, l'industrie déjà plus souvent dégagée de cette fatalité, le commerce plus libre encore. Mais cette vérité est toute relative, et il n'y a une gradation de ce genre que si l'on s'en tient à l'étude particulière de la condition économique d'un État. Élargissez le cercle de vos observations, comparez l'industrie et le commerce du monde entier, et vous constaterez sans retard, qu'au fond des choses, l'agriculture n'est pas plus enchaînée au sol que les autres manifestations de notre activité, ou plutôt que le commerce et l'industrie subissent la même dépendance géographique que l'agriculture. C'est pourquoi, dans l'intérêt même de

notre pays, nous devons étudier le reste du monde avec le même soin que la France. L'étude économique du sol français est le premier plan du tableau, si l'on veut ; il faut d'autres plans et un cadre. Voilà pourquoi nous avons tenu à établir sans cesse des comparaisons qui sont indispensables à l'étude de la géographie.

CHAPITRE III

COUP D'ŒIL GÉNÉRAL SUR LES COLONIES

La France est actuellement la troisième puissance coloniale du monde (en comptant la Russie d'Asie comme une véritable colonie). Nos possessions sont presque toutes de très récente acquisition ; mais un grand nombre de colonies florissantes dépendant aujourd'hui d'autres pays ont d'abord appartenu à la France (1).

Aperçu historique. — L'histoire de la colonisation française est longue, variée, pleine de pages glorieuses et aussi, malheureusement, de dates tristes, mais il en doit sortir au moins un enseignement pour les Français.

Bien que la France ait eu très tôt de grands navigateurs, elle est entrée assez tard, après l'Espagne et le Portugal, dans la voie de la colonisation. Les tentatives de François Ier au Canada, avec Jacques Cartier, ne réussirent guère, celles des protestants que Coligny envoya au Brésil avec Villegagnon, en Floride avec Ribaud, eurent un plus triste sort encore (1555-1565).

Ce n'est guère qu'avec Henri IV que des essais sérieux furent commencés. Sous ce roi, Champlain explore et commence à coloniser le Canada (1603-1608), la Guyane devient la *France équatoriale*, et des navires vont faire le commerce dans l'océan Indien et en particulier à Madagascar.

Richelieu continua la politique de Henri IV à l'extérieur comme sur le continent ; il obtient en 1632 la rétrocession du Canada, que les Anglais nous avaient pris en pleine paix, il pousse nos colons à Madagascar (Fort-Dauphin) (2), fonde Cayenne en Guyane, occupe la Guadeloupe et la Martinique aux Antilles, et donne son premier privilège à la compagnie des Indes Orientales (1642).

Mais c'est avec les règnes de Louis XIV et Louis XV que la France devient une véritable puissance coloniale.

Colbert porte son attention sur tous les points du monde à la fois : il

---

(1) Il n'entre pas dans notre plan d'étudier les colonies françaises à part, et d'en faire un chapitre de l'étude de la géographie de la France ; nous nous contenterons d'un aperçu rapide de notre empire colonial, renvoyant le lecteur aux chapitres qui, dans le cours de ce volume, traitent de chacune de nos possessions extra-européennes.

(2) Les colons de Fort-Dauphin, sous la conduite de Pronis, prennent possession en 1643 de Mascareigne, appelée Bourbon depuis.

soumet le Canada ou Nouvelle-France au régime royal et s'occupe d'y envoyer des colons, en particulier de vieux soldats libérés; puis les explorations de Cavelier de la Salle dans la vallée du Mississipi ajoutent à nos possessions du Canada la plus grande partie de l'Amérique du Nord.

Dans l'océan Indien, Madagascar, appelée alors France orientale, fait partie du domaine royal, mais l'établissement de Fort-Dauphin périclite et est remplacé par l'île Bourbon, comme escale de nos vaisseaux dans la mer des Indes. Nos premières relations avec l'Indoustan et l'Indo-Chine datent de cette époque.

A la fin du règne de Louis XIV cependant, le traité d'Utrecht nous enlève les clefs du Canada, l'Acadie, Terre-Neuve et les établissements de la baie d'Hudson (1713).

Le règne de Louis XV marque à la fois l'apogée de notre empire colonial et le commencement de sa décadence. Dans la première partie du XVIIIe siècle, les établissements d'Amérique se peuplent rapidement : plus de 50 000 Français s'y sont établis; en même temps, la politique habile de Caron, de Martin et de Dupleix amenait la fondation d'un immense empire français dans le Dekkan et sur la côte orientale de l'Inde, pendant que Mahé de la Bourdonnais, gouverneur de l'île Bourbon, occupait l'île de France et commençait à en faire une colonie très prospère.

Mais les guerres européennes du milieu du XVIIIe siècle, occupant sur le continent l'attention et les armées de la France, amenèrent la décadence de ce bel empire colonial : aux Indes, les querelles de Dupleix et de La Bourdonnais permettent aux Anglais de faire de grands progrès et le honteux traité de Godeheu (1754), confirmé par le traité de Paris de 1763, nous chasse définitivement de cette admirable colonie. En Amérique, malgré l'héroïque défense de Montcalm, le Canada tombe lui aussi entre les mains des Anglais (1759). C'est avec ces deux colonies françaises que les Anglais ont jeté les bases de leur immense empire colonial.

Louis XVI n'essaya pas, malgré les victoires de la guerre de l'Indépendance des colonies anglaises d'Amérique, de reprendre une partie de nos anciennes possessions. On ne peut guère citer, sous son règne, que le traité d'alliance signé avec l'Annam, première origine de notre intervention dans la presqu'île Indo-Chinoise.

Sous la Révolution et l'Empire, la France est trop occupée sur le continent pour pouvoir garder ses colonies, nous perdons alors Saint-Domingue, par suite de l'abolition brusque, puis du rétablissement de l'esclavage, et Napoléon vend la Louisiane aux États-Unis.

Les traités de 1815 marquent le moment de la plus profonde décadence de l'empire colonial français. Nos rares établissements dispersés de tous côtés ne méritent plus le titre d'empire colonial. Il ne nous reste alors que cinq comptoirs sans importance dans l'Inde, l'île de la Réunion, le Sénégal, la Guinée, la Martinique et la Guadeloupe et,

près de Terre-Neuve, les deux îlots de Saint-Pierre et Miquelon, avec un droit de pêche sur la côte occidentale de Terre-Neuve.

Mais le XIXe siècle, depuis 1830, devait nous donner de nouvelles possessions outre-mer. Ne pouvant espérer reprendre les anciennes colonies perdues au XVIIIe siècle, tous les gouvernements ont cherché d'autres côtés, dans les régions encore inoccupées.

C'est d'abord la conquête de l'Algérie, cette admirable France transméditerranéenne, qui, commencée par Charles X, est continuée par Louis-Philippe et les gouvernements qui lui ont succédé. La monarchie de Juillet occupe encore quelques ports sur la côte de Guinée et quelques îles de l'Océanie (Taïti).

Sous le second Empire, la Nouvelle-Calédonie et la Cochinchine sont réunies ou conquises, mais Madagascar recouvre une indépendance presque absolue; en même temps, sous l'habile gouvernement du général Faidherbe, le Sénégal se développe.

Mais la République actuelle a fait plus que tout autre gouvernement pour la restauration de notre empire colonial. Malgré une très violente opposition aux débuts de ce mouvement, on a compris que la grandeur d'un pays nécessite maintenant qu'il ait des annexes au delà des mers.

Les conquêtes sont alors nombreuses, la Tunisie (1881) complète nos possessions algériennes, le Congo (1882) nous donne accès dans le centre de l'Afrique équatoriale, le protectorat sur l'Annam et le Tonkin (1885) fait de la France une grande puissance asiatique, Madagascar (1885-1895) est pour nous une admirable colonie, et nous donne des ports de refuge précieux dans l'océan Indien. Il est vrai que nous avons laissé les Anglais occuper l'Égypte, mais notre possession d'Obock nous permet de neutraliser Aden et Périm. Le traité d'août 1890 a soumis à notre influence toute la région nord-occidentale de l'Afrique, réunissant ainsi nos possessions méditerranéennes de l'Algérie et de la Tunisie à nos établissements océaniques du Sénégal et de la Guinée.

Superficie, population. — Tel qu'il est actuellement composé, notre empire colonial se compose d'environ 4 millions et demi de kilomètres carrés, peuplés d'à peu près 39 millions d'habitants (sans compter les zones d'influence mal délimitées et encore peu connues) (1).

Le tableau suivant, emprunté à la notice de M. Jaccottet dans l'atlas de MM. Schrader, Prudent et Anthoine, donne la superficie et la population des principales de nos possessions.

---

(1) Les chiffres complets sont estimés, comme on l'a vu au commencement de cette étude, à environ 6.500.000 kilomètres carrés, peuplés d'environ 44 millions d'habitants. Mais ces chiffres sont loin d'être certains.

AFRIQUE.	Kilom. carrés.	Population.
Algérie-Tunisie	820.000	5.317.000
Sénégal et Haut Niger	1.500.000	5.000.000
Établissements du golfe de Guinée	60.000	700.000
Gabon-Congo	720.000	5.000.000
Madagascar et îles voisines	592.000	4.000.000
Comores	2.067	48.000
Réunion	1.979	170.000
Obock	6.000	22.000
	3.702.046	20.257.000
ASIE.		
Inde française	508	275.000
Cochinchine	60.000	1.800.000
Cambodge	100.000	1.500.000
Annam	265.000	5.000.000
Tonkin	105.000	10.000.000
	530.508	18.575.000
AMÉRIQUE.		
Saint-Pierre et Miquelon	210	6.300
Guadeloupe et dépendances	1.868	183.000
Martinique	988	175.000
Guyane	120.000	26.000
	123.066	390.300
OCÉANIE.		
Nouvelle-Calédonie et dépendances (y compris Wallis et Foutouna)	21.000	56.000
Taïti et autres établissements	4.000	30.000
	25.000	86.000
Total général	4.380.620	39.308.300

Importance des colonies françaises. — Les possessions coloniales de la France ne peuvent donc rivaliser, ni pour l'étendue, ni pour la population, avec celles de l'Angleterre et de la Russie, et cependant elles ont une grande importance pour notre pays. Notre position sur deux mers, à l'avant-garde de la civilisation européenne vers l'ouest, nous a obligés à ne pas nous désintéresser, comme quelques-uns le voudraient, du partage du monde entre les grandes puissances. Notre position continentale nous a empêchés, il est vrai, de nous donner tout entiers, comme nos voisins d'outre-Manche, à cette œuvre de colonisation. Mais cette double situation, à la fois continentale et maritime, n'est-elle pas en même temps une des conditions de grandeur de notre pays?

Nous n'avons pas eu à nous préoccuper de trouver, comme l'Allemagne, un exutoire au trop-plein de notre population, nous avons vu que celle-ci augmente peu, et que l'émigration est en tout cas très faible. Mais cette situation, sans doute transitoire, ne doit pas nous décourager de l'œuvre coloniale. Partout où des colons français se sont établis, ils ont réussi au delà de toute espérance, grâce à la variété d'aptitudes de la race et du sol français : les Normands ont été la souche de cette admi-

rable population canadienne-française, les Provençaux ne souffrent nullement en Algérie, et les Basques rivalisent avec les Espagnols et les Italiens dans la République Argentine. Pour quiconque examine un peu les faits, le célèbre dicton trop souvent cité que « les Français ne sont pas colonisateurs » est une contre-vérité absolue.

Mais la faiblesse de notre émigration nous a amenés à tourner nos regards, non plus vers les véritables *colonies de peuplement* — bien que les résultats obtenus en Algérie-Tunisie soient un encouragement en ce sens, — mais vers les *colonies d'exploitation*. A ce point de vue, notre empire colonial est remarquable. Que ce soit en Asie, dans les régions très peuplées de l'Indo-Chine; en Afrique, dans les parties tropicales et si riches du continent qu'on appelle le Sénégal, la côte de Guinée, le Congo; dans les îles de l'océan Indien, Madagascar et la Réunion; en Amérique, à la Guyane ou aux Antilles; partout un champ remarquable s'ouvre à notre commerce. Acheter les produits de ces pays, et par là stimuler l'activité agricole des habitants, y vendre nos objets manufacturés, tel doit être le but de notre activité coloniale. En même temps que nous donnerons ainsi à nos industriels les matières premières qu'ils achètent encore trop souvent aux intermédiaires étrangers, et un moyen de vendre les produits de leur travail qui encombrent encore un peu trop leurs magasins, nous civiliserons les peuplades arriérées dont nous avons assumé la responsabilité. Or, bien que nous ne fassions pas sonner aussi haut que certains de nos concurrents notre « mission civilisatrice », il est un fait que l'on peut citer à l'honneur des procédés de colonisation de la France. Partout où nos colons se sont établis, ils se sont juxtaposés à la population existante, et, loin d'essayer de s'en débarrasser par tous les moyens, comme cela s'est passé en Australie, et ailleurs, ils se sont mêlés à elle, l'ont protégée, et ont tenté de l'amener progressivement à pouvoir jouir des mêmes droits qu'eux-mêmes. Ce qui se passe en Algérie et au Tonkin, ce qui s'est passé au Canada doit être un encouragement à continuer la même politique vraiment humaine et civilisatrice.

L'œuvre de la France a été grande autrefois dans le monde entier, elle peut le redevenir, c'est aux Français d'aujourd'hui à ne pas laisser péricliter entre leurs mains l'œuvre commencée par leurs ancêtres.

DEUXIÈME PARTIE

L'EUROPE

PREMIÈRE SECTION

L'EUROPE ORIENTALE

CHAPITRE PREMIER

RUSSIE

§ Ier — Coup d'œil sur la géographie physique et politique.

Situation et dimensions. — La Russie d'Europe forme la transition entre l'Europe et l'Asie. D'une part, elle empiète sur le bassin de l'Ob', et, d'autre part, franchit la barrière du Caucase pour englober les provinces transcaucasiques.

Elle s'étend du 37° au 70° de latitude nord et du 15° au 65° de longitude est sur 5 862 549 kilomètres carrés. Elle couvre donc une superficie supérieure à celle du reste de l'Europe (1).

Composition du sol. — Au point de vue géologique, la Russie est caractérisée par le peu de variété de ses terrains : chacun d'eux couvre d'immenses superficies : les couches ont été aussi peu remuées que possible, ce qui a pour conséquence une très grande monotonie du relief. Presque toute la superficie de la Russie d'Europe est occupée par les terrains récents (quaternaire, tertiaire et secondaire). Presque seul, le versant de la mer Baltique présente des terrains plus anciens (primaires au sud du golfe de Finlande et des lacs, cristallins en Finlande). La lon-

(1) Superficie de la Russie :

Empire proprement dit.....	4.889.062	kil. car.
Royaume de Pologne.....	127.319	—
Grand-Duché de Finlande.....	373.604	—
Caucase.....	472.554	—
Total.....	5.862.539	—

gue bande de l'Oural participe elle aussi à ces formations. L'activité volcanique ne s'est manifestée que dans le Caucase et le massif Arménien.

Une bonne partie de la superficie de la Russie d'Europe (900 000 kilomètres carrés) est couverte d'une couche de terre végétale, d'une fertilité prodigieuse, dont l'épaisseur varie généralement entre 0m,50 et 1 mètre, mais qui, en certains districts, n'a pas moins de 5 mètres. Cette région du *Tchernoziom* forme un immense triangle qui s'étend des Karpathes à la pointe méridionale de l'Oural, des environs de Moscou à ceux de la mer Noire.

Relief. — La Russie d'Europe est une immense plaine, continuation de la plaine de Sibérie. Les montagnes dignes de ce nom sont situées à la périphérie (Caucase, Oural). L'intérieur du pays ne compte que de petites collines presque inappréciables à l'œil, et dont l'importance est purement hydrographique : le plateau de Valdaï, qui atteint seulement 351 mètres d'altitude, est un centre de rayonnement des eaux extrêmement important, mais n'entrave nullement les communications; les collines ouralo-karpathiques obligent les fleuves tributaires de la mer Noire à quelques détours, et embarrassent leur cours de quelques rapides ou *porogi*.

Littoral. — L'uniformité est le caractère particulier des côtes de la Russie. Leur développement est minime eu égard à l'étendue du pays (8 000 kil. à peine) (1); elles sont en général basses, et d'accès difficile, bloquées par les glaces pendant un temps plus ou moins long chaque année. Enfin, les mers qui baignent la Russie sont, ou complètement fermées comme la Caspienne, ou incomplètement ouvertes, et à la merci de toutes les complications diplomatiques comme la Baltique et la mer Noire. Quelques ports cependant, naturels ou créés à grands frais, permettent à la Russie de commercer avec ses voisins (Arkhangelsk, Kronstadt, Riga, Odessa, Taganrog, Batoum et Bakou).

Climat. — Le climat de la Russie est essentiellement continental, et, par conséquent, caractérisé par des oppositions violentes de température. Les vents d'est, glacés en hiver, brûlants en été, ne sont arrêtés par aucun obstacle, et font sentir leur influence d'un bout à l'autre du pays. A latitude égale, le froid et la chaleur sont plus forts que dans l'Europe occidentale. Astrakhan, par 46° de latitude a des hivers où le thermomètre descend à 30 et 40 degrés au-dessous de zéro, et des étés où la colonne de mercure monte à plus de 40° au-dessus de zéro (2).

---

(1) Rapport des côtes à la superficie :

Russie.....	1 kil. de côtes pour	366 kil. car. de superficie.		
Iles Britanniques..	1	—	17	— —

(2) Températures moyennes hivernales et estivales :

	Hiver.	Été.	Écart.
Saint-Pétersbourg.....	— 9°	+18°	27°
Moscou.....	—11°	+19°	30°
Astrakhan.....	—30°	+40°	70°
Odessa.....	— 3°	+22°	25°

En général, l'hiver est la saison la plus longue, la neige couvre le sol pendant près de la moitié de l'année (1). Le printemps et l'automne sont très courts, les chaleurs brûlantes de l'été succèdent sans transition aux glaces de l'hiver, et réciproquement.

Les pluies sont très peu considérables en Russie, moins que partout ailleurs en Europe. La moyenne des précipitations n'est que de 40 à 50 centimètres, tombant en quatre-vingts ou quatre-vingt-dix jours; certaines régions même, les steppes du sud en particulier, n'en reçoivent que 15 centimètres. Ces pluies sont presque toutes accumulées en été dans la partie centrale, au printemps dans la région méridionale. Le commencement de l'hiver est cependant marqué par d'abondantes chutes de neige, qui couvrent le sol d'une couche épaisse; celle-ci ne disparaît qu'au commencement de l'été. La fonte brusque des neiges amène une germination intense des végétaux dans tous les pays où la chaleur du soleil est assez forte pour échauffer suffisamment le sol.

Hydrographie. — Le réseau fluvial est, par son étendue, et par ses qualités de navigabilité, la véritable articulation de la Russie. Aucune ligne de faite appréciable ne sépare les bassins des divers fleuves, et n'empêche les communications entre eux. De plus, leurs sources sont groupées dans un espace très restreint : le plateau de Valdaï est un des points de rayonnement hydrographique les plus importants de l'Europe et du monde : les tributaires de la mer Caspienne, de la mer Noire, de la Baltique et même de l'océan Glacial en partent pour toutes les directions; rien n'a été plus facile que de les mettre en communication les uns avec les autres.

Ces fleuves, coulant dans une plaine remarquablement unie, sont navigables presque depuis leur source, et offrent d'excellentes voies au commerce. Malheureusement leurs eaux sont immobilisées pendant de longs mois sous les glaces; en outre, la Volga, le plus considérable des fleuves d'Europe, débouche dans une mer fermée, ce qui restreint beaucoup son utilité.

Populations. — La Russie d'Europe comptait, en 1891, 108 millions d'habitants, c'est-à-dire une population très peu dense (2).

Ces habitants appartiennent presque tous à la race slave, plus ou

---

(1) Période où le thermomètre reste au-dessous de 0° : Astrakhan, 5 mois 1/2, Varsovie, 6 mois; Moscou, 6 mois 1/2; Arkhangelsk, 8 mois.

(2) Population et densité évaluées des diverses parties de l'Empire en 1891

Russie d'Europe.....	88.906.921	habitants.	18	par kil. car.
Pologne.....	8.900.418	—	70	—
Finlande.....	2.380.140	—	6	—
Caucase.....	7.955.725	—	17	—
Total et moyenne.	108.143.204	—	18,4	—

Excédent des naissances sur les décès : 1.632.000 en 1888.

La population est en majorité rurale; cependant la Russie comptait, en 1891, *quatorze villes de plus de 100.000 habitants* :

moins mélangée ou entremêlée de Finnois, de Tatars et de Germains. La religion dominante est le catholicisme grec, qui compte à peu près 90 millions de sectateurs, les Polonais sont catholiques romains, et la Finlande protestante; il y a dans les provinces du sud-est plus de 2 millions de musulmans; un pareil nombre d'Israélites est réparti entre les provinces occidentales de l'empire.

Gouvernement et administration. — La Russie est un empire autoritaire dont le souverain, qui s'intitule Tsar et Autocrate de toutes les Russies, gouverne sans contrôle, assisté des conseils du Sénat nommé par lui.

Les charges de la population sont assez lourdes pour entraver quelquefois les progrès agricoles et industriels (1).

§ II. — Géographie économique.

Condition générale. — Quand les géographes et les économistes opposent les « pays jeunes » et pleins d'avenir de l'Amérique aux terres vieilles, fatiguées et surpeuplées de la vieille Europe, ils ne pensent pas à la Russie. Cet immense empire qui s'est révélé aux États européens par d'éclatants succès politiques au dix-huitième siècle, traverse aujourd'hui une période de rénovation économique. L'état actuel de son agriculture, de son industrie et de son commerce ne donne qu'une faible idée de ses facultés productrices. On peut dire que c'est un des pays les mieux doués de l'Europe; mais quoique pourvue de ressources de toutes sortes, sa population n'en a pas encore tiré un profit complet. Au reste il suffit d'une étude sommaire des progrès réalisés récemment pour acquérir la conviction qu'un grand rôle est réservé à la Russie parmi les plus riches et plus puissantes nations.

A. — Agriculture.

Aptitudes naturelles; principales régions. — La Russie d'Europe contient quelques-uns des terroirs les plus fertiles du monde. Il s'en faut de

Saint-Pétersbourg.	1.035.439 hab.	Karkov.....	194.385 hab.
Moscou.....	822.397 —	Kiiev.....	180.321 —
Varsovie.....	455.892 —	Kichinev.....	117.108 —
Odessa	297.635 —	Lodz.....	136.091 —
Riga.....	180.278 —	Vilna..	109.526 —
Kazan	134.359 —	Samara.....	100.017 —
Saratov.....	122.019 —	Tiflis.....	105.024 —

(1) Le service militaire est obligatoire pour tous; l'armée permanente compte 868.000 hommes, 155.000 chevaux sur le pied de paix, 3 à 4 millions d'hommes et 5 à 600.000 chevaux sur le pied de guerre.

Le budget se chiffre par 3.783 millions de francs de recettes et 3.549 millions de dépenses. La Russie dépense pour son armement (armée et marine) 1.132 millions de francs par an.

beaucoup, en revanche, qu'elle ait mis en valeur toutes les étendues cultivables; l'œuvre est encore peu avancée, les procédés de culture encore médiocres (1).

La répartition des cultures n'est point réglée par le relief, qui est nul ou de peu d'importance, mais par le climat et la composition du sol. Tout dépend du voisinage ou de l'éloignement plus ou moins grand de la mer; contrairement à ce que l'on observe dans nos contrées, les différences s'accentuent d'ouest en est beaucoup plus vite que du nord au sud. La latitude devient chose presque insignifiante; ce qu'il importe de remarquer, c'est le caractère plus ou moins continental d'une région. Suivant le mot de M. Leroy-Beaulieu « on peut dire, pour les pays situés au nord du Caucase, que la Russie n'a pas de midi ». Entre la Pologne et l'Oural on pourrait, à mesure que le climat continental s'accentue, déterminer de nombreuses régions naturelles. Mieux vaut les ramener à deux groupes généraux :

1° La *région des forêts*, des « polessia, » occupe le nord, la plus grande partie du centre et, dans la Russie occidentale, touche Kiiev, vers le sud. Elle est limitée au nord par la région des *toundras*, déserte, marécageuse, où la végétation ne se compose guère que de lichens, la faune que de rennes.

Dans cette zone de forêts l'hiver dure la moitié de l'année; parfois le sol reste caché sous la neige pendant deux cents jours. La culture y est donc pauvre, restreinte à des plantes de végétation rapide et de médiocre valeur. Le froment y est fort rare; parmi les céréales l'orge et le seigle donnent seuls un produit rémunérateur. Mais c'est le domaine d'une des grandes cultures industrielles de la Russie, du lin. Les habitants sont peu nombreux, très disséminés.

2° La *région des steppes* occupe tout le sud; elle est encore plus plate que la précédente; les seuls accidents de terrain qu'on y remarque sont quelques ramifications des Karpathes et les hauteurs ouralo-karpathiques.

---

(1) Répartition des surfaces en 1892 (Russie proprement dite sans la Finlande et le Caucase) :

	Surfaces.	Proportion.
Terre arable	116.512.480 hect.	26,2 p. 100
Prairies et pâturages.....	70.788.303 —	15,9 —
Forêts.....	172.165.680 —	38,8 —
Sol improductif..	84.989.778 —	19,1 —

Encore faut-il remarquer qu'un tiers environ des terres en culture est laissé chaque année sans aucun emploi.

Répartition de la propriété en 1892 (Russie proprement dite sans la Finlande, la Pologne et le Caucase) :

Terres appartenant à l'État.....	166.210.435 hect.
— — à la famille impériale...	8.080.000 —
— — aux paysans.....	151.001.426 —
— — aux particuliers.....	119.156.553 —

Cette région peut se partager en trois bandes : celles des *terres noires*, des *steppes fertiles* et des *steppes salins*.

La *zone des terres noires*, du « *tchernoziom* », mérite une mention spéciale; elle contribue pour la plus forte part à la grandeur agricole de la Russie. Une ligne passant par les villes de Jitomir, Toula, Kazan et Oufa la limite au nord; une autre menée par Kichinev, Ekaterinoslav, Saratov et Orenbourg en marque la lisière extrême au sud. C'est une « Beauce gigantesque », deux fois grande comme la France. Il y a là une couche d'humus noirâtre prodigieuse. Ce terreau, composé surtout de marne et d'argile grasse, contient par conséquent beaucoup d'azote et est d'une fertilité prodigieuse. On attribue sa formation à la décomposition des herbes accumulées des steppes : un sol de cette nature s'imbibe naturellement très vite et se dessèche de même. La région du tchernoziom, qui n'a besoin d'aucune fumure, d'engrais d'aucune sorte, est un des grands « magasins à blé » du monde; en Russie même elle nourrit sans peine, non seulement la population assez dense qu'elle porte, mais celle de la « région industrielle » qui produit peu de céréales, et de la région du nord qui n'en produit point.

La *zone des steppes fertiles* ne diffère elle-même de la zone du tchernoziom que par le degré de mise en œuvre, et non par sa nature. C'est encore de la terre noire, mais à l'état inculte et sauvage, recouverte de fourrés, de hautes herbes dont la hauteur atteint 2 et 3 mètres. Dans leur condition actuelle les steppes ne servent qu'à l'élevage, pratiqué comme dans les « prairies » de l'Amérique du Sud : tel est le régime agricole, ou plutôt pastoral, des districts du cours inférieur des tributaires de la mer Noire et de la mer d'Azov. Peu à peu la colonisation fait des progrès et annexe au tchernoziom les steppes défrichés; mais l'œuvre est dure et difficile, car le climat éprouve cruellement les hardis défricheurs : la sécheresse y est absolue en été, en hiver le froid cruel, et le bois manque pour se chauffer.

Enfin les *steppes salins* sont des espaces absolument infertiles. Ce sont de véritables déserts au sol poudreux, noir, couvert de poussière. Il n'y a plus de terre végétale, mais seulement des alternances de pierres et de sables; çà et là s'étendent des lacs salins. Parfois la monotonie de ces plaines est corrigée par une oasis entourée de prairies. Dans cette région est comprise la dépression ouralo-caspienne.

Là, les peuples sont nomades et pasteurs; les troupeaux de moutons sont la seule richesse des steppes de la Volga; les Kirghizes se livrent à l'élevage du chameau, auxiliaire indispensable des nomades. Le reboisement, qu'avaient préconisé quelques réformateurs, est impossible. Ce qu'on cherche à développer dans la région des steppes salins, c'est, grâce à l'irrigation, l'élevage des moutons et des bêtes à cornes. Les steppes infertiles couvrent un espace de 400.000 kilomètres carrés, avec une population misérable d'un million et demi d'habitants.

La moitié septentrionale de la Crimée et les côtes adjacentes entre

l'isthme de Pérékop et l'embouchure du Dniépr, ne sont guère moins rebelles au travail agricole.

La *région transcaucasienne* a son originalité et est en contraste absolu avec tous les pays appartenant aux catégories précédentes. Au sud du Caucase et de la chaîne de Crimée qui en est la continuation est une région qui a exercé sur les Russes le même attrait que les pays méditerranéens sur tous les peuples de l'Europe occidentale et centrale. C'est leur « midi ». Il n'y a plus là aucun des traits caractéristiques des paysages russes: on y observe autant de variété, de multiplicité d'aspect qu'il y avait de monotonie au nord des monts. C'est le pays des forêts vigoureuses, des arbres fruitiers, de la vigne, de l'olivier et du mûrier. Dans la Transcaucasie, on cultive avec succès le coton, la canne à sucre; quelques agriculteurs parlent déjà d'y introduire le thé.

Ainsi, sauf cette dernière région qui est plus asiatique qu'européenne, la Russie se divise en quelques zones de productions très tranchées. Il y a dans sa condition agricole une certaine fatalité de monotonie: bois céréales, lin et chanvre, voilà les principales richesses de son sol. Nous verrons comment on a essayé de varier ces ressources, et quelles tentatives ont réussi.

Les brusqueries du climat continental peuvent exercer aussi de redoutables ravages sur la végétation, si monotone qu'elle soit. Les gelées, tardives ou prématurées, ont souvent compromis les récoltes sur de vastes étendues. En juin 1847, la gelée détruisit tous les champs de sarrasin de la province de Tambov, au cœur de la région agricole. En juillet 1862 tout ce qu'il y avait de blés dans la province d'Arkhangelsk fut réduit à néant en l'espace de quelques heures.

Forêts. — La Russie est, nous l'avons vu, remarquablement riche en forêts. Il y a au nord de véritables forêts vierges; sur bien des points on n'en a pas même tenté l'exploitation; voies ferrées et routes font défaut. La Russie n'a point les merveilleux fjords de la Norvège, sur lesquels on fait flotter les trains de bois jusqu'au lieu de l'embarquement, ni des torrents qui charrient les bûches au loin. La longueur de la période de congélation des eaux, le manque d'articulation des côtes rendraient les voies de terre d'autant plus indispensables.

Au reste les forêts du nord ne sont point toutes composées d'arbres propres aux usages industriels : elles sont clairsemées, coupées de vastes étendues de landes où croissent seulement de maigres broussailles.

Les essences que l'ont rencontre le plus fréquemment dans les forêts septentrionales sont : le *pin sylvestre*, le *bouleau*, le *sapin*, l'*aulne*, le *tremble*, le *mélèze*. Au centre dominent le *chêne*, le *tilleul*, l'*orme*, l'*érable*. Le Caucase porte de magnifiques bois de *chênes*, de *hêtres;* le *buis* y est aussi commun. Là est le centre de l'exploitation la plus active et la mieux entendue.

C'est que l'on y rencontre, avec la plus forte végétation, les meilleures conditions pour le commerce, cours d'eau flottables, voies ferrées, voisinage d'une mer toujours libre de glaces dans sa partie méridionale.

La moitié environ des forêts est la propriété de l'État (1). Mais cette richesse a été gaspillée en Russie comme ailleurs; et le déboisement y fait des progrès rapides. La consommation normale, et pour ainsi dire indispensable, absorbe déjà beaucoup de bois. La majeure partie des constructions est faite de planches; le chauffage d'une population de 100 millions d'hommes pendant les longs mois de l'hiver continental exige plus de 300 millions de stères. Qu'on pense à l'énorme flotte de navires, barques, radeaux en bois nécessaires à la navigation fluviale ou au cabotage. Les usines à fer de l'Oural traitent le minerai avec des feux de bois; nombre de raffineries de la Podolie n'emploient pas d'autre combustible. Les fabricants de potasse en font aussi une grande consommation. Enfin il faut alimenter le commerce d'exportation; les planches forment, au départ de Russie, un excellent fret.

Les hydrographes russes ont déjà constaté que le déboisement des rives de la Volga avait modifié d'une manière défavorable le régime de ce fleuve, que les crues y étaient plus brusques, que des ensablements étaient la conséquence d'un transport toujours croissant d'alluvions.

La zone de plaine où les forêts occupent encore en moyenne un espace considérable est située entre 56° et 64° de latitude. Pologne, Lithuanie, Petite-Russie sont, elles aussi, assez bien partagées.

Cultures alimentaires. — Parmi les cultures alimentaires de la Russie, les *céréales* occupent une place prépondérante. Leur importance dans la fortune agricole de la Russie a quelque peu diminué, depuis que l'Inde et les États-Unis d'Amérique ont perfectionné leurs procédés de culture et de concurrence; mais elle reste toujours très grande. La merveilleuse fertilité des terres noires, le climat même qui porte en quelques semaines d'un été brûlant les grains à maturité, la modicité des prix de main-d'œuvre, tout garantit à la Russie qu'elle pourra, sinon ressaisir l'avantage, du moins lutter à armes égales; l'amélioration des moyens de communication de toutes sortes, routes, canaux, chemins de fer, lui assurerait peut-être la victoire. Déjà la Russie a regagné le terrain perdu; mais elle souffre beaucoup de la modicité des prix de vente, effet de la concurrence. Le prix de l'hectolitre de blé, dans la région du tchernoziom, a fléchi, entre les années 1881 et 1884, de 15 à 8 francs et même 7 fr. 50.

La production des céréales s'élève, en moyenne, à 600 millions d'hectolitres (2).

---

(1) Forêts dans la Russie d'Europe:

Russie proprement dite	168.922.800	hectares.
Pologne	2.683.000	—
Finlande	20.199.200	—
Caucase	7.466.400	—
	199.271.400	—

(2) Production des céréales:

1892	630.000.000	hectol.
1891 (année désastreuse suivie de famine)	425.000.000	—
1888	681.000.000	—

Le *blé* est surtout cultivé dans les terres noires, puis en Pologne et dans les steppes qui s'étendent entre le Pruth et le Don. La qualité des terres, la modicité du prix de la main-d'œuvre permettent de produire à bon compte ; mais, outre les risques provenant de la brusquerie du climat, les cultures de froment de la Russie souffrent de l'emploi de procédés primitifs, de méthodes défectueuses. Tandis qu'on obtient en Angleterre, grâce à un choix ingénieux des semences, de 16 à 30 grains pour 1, le paysan russe récolte seulement 4 pour 1. La moyenne de la production est d'environ 90 millions d'hectolitres (1). Quand les agriculteurs russes seront plus instruits et mieux outillés, ils doubleront sans peine cette production.

Le *seigle* n'a pas de domaine bien déterminé; on le cultive partout. Mais c'est la Pologne qui, eu égard à sa superficie, compte les plus nombreux champs de seigle. Sa force de résistance aux intempéries de toutes sortes fait que, dans bien des provinces, on le préfère au blé : il semble que, depuis vingt ans, les surfaces consacrées au seigle se sont sensiblement accrues en Russie (2).

L'*avoine* est la céréale des pays pauvres du nord, c'est aussi dans le nord, puis dans le centre, qu'on cultive particulièrement l'*orge*. Le *maïs* est une des richesses de la Bessarabie (3).

La Russie consomme aujourd'hui à peu près les 9/10 de ce qu'elle produit en grains. Le seigle forme la part principale de l'alimentation du peuple qui en fait du pain, de l'eau-de-vie, le *quass*, boisson nationale. Le blé est plus spécialement réservé pour l'exportation. Mais il faudra se hâter d'en améliorer la culture pour résister à la concurrence américaine ; la situation des paysans qui produisent de plus en plus et touchent cependant des prix de plus en plus faibles, est pénible. Le problème de l'amélioration des semences, du perfectionnement des modes de culture, est vital pour l'avenir économique de la Russie. Le maïs, comme le blé, est expédié à l'étranger.

La *pomme de terre* joue aussi un rôle important dans l'alimentation du peuple russe. Cette culture est en progrès constant ; son principal siège est la Russie occidentale (Pologne et provinces baltiques) (4).

---

(1) Récolte du blé (Russie et Pologne) :

1892	93.258.000	hectol.
1893	98.600.000	—

(2) Récolte du seigle :

1892	255.000.000	hectol.
1883	208.000.000	—

(3) Récolte de l'avoine (1892)	180.000.000	hectol.
— — l'orge	54.000.000	—
— du maïs	8.178.000	—
— — sarrasin	20.500.000	—
— — millet	19.900.000	—

(4) Récolte des pommes de terre (1891). 10.567.000 tonnes.

Enfin les *légumes*, frais et secs, pois, haricots, choux, concombres, cornichons, sont cultivés en grand dans la Russie méridionale; il s'en consomme et s'en exporte beaucoup.

Cultures arborescentes et fruits. — Les zones favorables aux cultures arborescentes sont assez strictement déterminées en Russie par les conditions climatiques. Dans les régions où domine le climat continental la végétation des fruits est contrariée par les brusques sautes de température, par les retours offensifs des gelées. Toutefois la vigne peut s'accommoder du régime d'un été brûlant et qui porte les raisins à maturité en peu de mois.

Le vrai domaine des cultures arborescentes, la région qu'elles pourront faire prospérer, c'est la Transcaucasie. La *vigne* devrait occuper un espace beaucoup plus considérable; mais les vins russes qui sont, dans quelques régions, comme la Crimée, aussi bien et mieux préparés que tels vins de Hongrie ou d'Italie, n'ont aucune réputation ni à Moscou, ni à Pétersbourg. On n'en consomme qu'un tiers dans le pays; les deux tiers sont exportés.

La Bessarabie, les pays entre Boug et Dniépr, la rive droite du bas Don et le territoire de la basse Volga, le sud de la Crimée, enfin la Mingrélie, possèdent les vignobles les plus importants. On y a planté, avec une certaine habileté d'adaptation, des cépages français, hongrois et espagnols. Mais les vendanges ne donnent encore qu'une quantité relativement faible de vin (1). Or il résulte des études de l'économiste russe Besobrasof, que la Russie consacrerait aisément à la vigne deux fois plus de terrain que la France elle-même, que les plants les plus variés trouveraient des conditions favorables. Mais l'art de bien soigner les vignes est un des plus délicats et ne s'apprend point, comme celui de cultiver les céréales, en quelques années de pratique. Aussi, malgré de sérieux efforts, la Russie importe encore des vins étrangers pour une valeur considérable.

Les autres arbres fruitiers, *pruniers*, *pommiers*, *poiriers*, *noyers*, *amandiers* sont surtout cultivés dans la Bessarabie méridionale, dans la Crimée et dans la Transcaucasie.

Cultures industrielles. — Le développement rapide des cultures industrielles est une des marques les plus caractéristiques des progrès accomplis par les Russes dans le domaine économique.

Nous avons déjà constaté que les *pommes de terre* occupaient une superficie de plus en plus grande. Elles doivent être considérées à la fois comme objet d'alimentation et comme matière industrielle; car on les emploie en Russie, comme en Allemagne, à la fabrication de l'alcool. Non moins caractéristique est la multiplication des champs de *betteraves*. On peut dire que l'introduction de cette culture a l'importance d'une révolution économique et sociale. Depuis quinze ans l'invasion s'étend de proche en proche à toute la zone des terres noires, modifiant le sol par l'engrais,

(1) Récolte du vin (1890) : 3.356.000 hectol.

changeant les habitudes et les anciens procédés de travail, les mœurs, l'esprit même des populations, transformant l'élevage, stimulant l'extraction du combustible minéral. On ne saurait exagérer la gravité du changement ainsi opéré dans le gouvernement de Kharkov qui est le centre des cultures betteravières.

Et ce sont là des exploitations en grand telles que les États-Unis seuls en connaissent. Il y a des plantations de 1,000, de 2,000 hectares d'un seul tenant. Dans ce mouvement fiévreux d'innovation agricole, on a vite sacrifié les forêts. Donc il a fallu se procurer le combustible minéral, construire des voies ferrées pour amener la houille et exporter le sucre; de proche en proche le réseau s'élargit et se complique. Pour cultiver avec profit de tels espaces on a employé les machines agricoles les plus perfectionnées; soudainement la culture intensive est née dans un pays très arriéré il y a encore quelques années. Les terres ont gagné en un court espace de temps une valeur considérable.

Après le gouvernement de Kharkov c'est celui de Kiiev, puis la Podolie et la Volhynie qui possèdent le plus de champs de betteraves (1).

La Russie tire aussi un revenu important de ses cultures de *plantes textiles*. Avec la Hollande elle est le seul pays d'Europe qui produit du *lin* en quantité supérieure aux besoins de sa consommation. Les *lins* russes approvisionnent de plus en plus les manufactures d'Angleterre, de France et d'Allemagne; ils arrivent sur les marchés de l'Europe occidentale dans de telles conditions de bon marché que la France, l'Angleterre, l'Allemagne renoncent à cultiver cette plante.

Les provinces baltiques, le bassin de la Vodla, affluent du lac Ladoga, les gouvernements de Jaroslav et de Kostroma, les pays situés entre Kharkov et la mer Noire, renferment les plus belles cultures de lin. Mais si la Russie produit beaucoup de lin, elle le produit trop souvent encore de qualité médiocre.

Le *chanvre*, moins recherché par l'industrie que le lin, est aussi une des meilleures cultures du sol russe. Un premier groupe comprend les gouvernements du centre, Koursk, Orel, Toula, Kalouga et Riazan qui exportent leurs chanvres par Pétersbourg; un second se compose des pays de Kovno, de Vilna, de Smolensk et de Mohilev, et a pour port d'expédition Riga.

On commence à établir des *houblonnières* dans quelques provinces; et les premiers essais ont été très favorables.

Le *tabac*, dont la consommation est grande, est surtout cultivé par les colons allemands dans les provinces de Tauride, de Volhynie, d'Ukraine, de Bessarabie et de Mingrélie. Mais, quelle que soit la rapidité des progrès des plantations, il reste toujours une lacune à combler par des achats à l'étranger (2). L'Allemagne et l'Autriche-Hongrie ont seules des planta-

---

(1) Culture des betteraves (Russie et Pologne) (1892-93) : 323.000 hectares.
(2) Culture du tabac en 1891 (Russie, Sibérie et Caucase) :
49.648 hectares produisant 1.061.300 quintaux de feuilles.

tions plus considérables que celles de la Russie ; au reste la qualité et la valeur des tabacs russes laissent encore à désirer.

La Transcaucasie offre d'excellentes conditions pour la culture du *coton* dans les parties basses du littoral et des vallées (1). Les *mûriers* y sont déjà très nombreux.

Le *tournesol* de Saratof donne une huile de belle qualité.

Productions animales. — La Russie est, avec les États-Unis d'Amérique, l'État le plus riche de l'univers en animaux domestiques. Et pourtant son sol n'est pas encore méthodiquement aménagé en vue de l'élevage. Les steppes sont, en bien des régions, les seuls pâturages ; les prairies naturelles ou artificielles sont rares. L'irrigation est à peine ébauchée. Enfin les rigueurs d'un climat qui ne permet pas pendant de longs mois de tenir les animaux au grand air, l'abondance des neiges, sont de graves obstacles au développement de l'élevage. Malgré tout, le nombre des bestiaux s'est accru pendant la période contemporaine.

Les *bêtes à cornes* sont nombreuses dans deux régions : 1° dans les provinces méridionales comprises entre le Pruth et l'Oural : la végétation des steppes leur donne une abondante nourriture ; 2° sur une longue bande de territoire développée entre l'Esthonie et l'Oural, c'est-à-dire, dans les gouvernements de Livonie, de Courlande, de Smolensk, de Novgorod, Yaroslav, etc..., etc...

La Finlande possède aussi nombre de ces animaux ; elle est même, à cet égard, un des pays les plus favorisés de l'Europe.

Les régions centrales, qui manquent de prairies et ne récoltent point de fourrage, élèvent plutôt des chevaux.

La Russie a recensé en 1889, 23 millions de *bêtes à cornes*, elle est donc, si l'on tient compte de sa population et de sa superficie, moins riche que la France, l'Angleterre, l'Allemagne et la plupart des pays agricoles de l'Occident (2).

Outre les causes naturelles que nous avons indiquées plus haut, le manque des capitaux nécessaires pour organiser scientifiquement l'élevage influe sur la qualité des bêtes.

L'élevage des *chevaux* est beaucoup mieux entendu. Les races indigènes. Orlof, Rostopchine, dont les qualités sont remarquables, ont encore été améliorées par des croisements avec les races arabe, persane et anglaise. On a obtenu, en particulier, d'excellents trotteurs. Les petits chevaux tatares ont une vigueur et une force de résistance peu communes ; on sait la valeur de la cavalerie irrégulière de l'armée russe. L'œuvre de l'amélioration des races chevalines a été vivement encouragée par l'État, qui la

---

(1) Récolte du coton dans les deux provinces de Elisabethpol et d'Erivan (1891) : 10.312 tonnes.

(2) Bêtes à cornes :

Finlande.....	928.276	têtes.
Russie (sans Pologne et Finlande).....	23.840.000	—

considère avec raison comme une œuvre d'accroissement de la puissance militaire de l'empire. Le gouvernement entretient nombre d'excellents haras et s'ingénie à faire prospérer les grandes foires aux chevaux. Le domaine du grand élevage des chevaux est le centre; les pays d'Orel, de Voronej, de Riazan, de Nijni-Novgorod possèdent les troupeaux les plus considérables et les animaux de la plus haute valeur. Les Cosaques du Don ont aussi de gros troupeaux élevés dans les steppes, en liberté presque complète. Le nombre des chevaux s'est rapidement accru en Russie depuis trente ans (1).

Celui des *moutons* est resté stationnaire, du reste, pour le mouton, plus encore que pour les autres animaux, l'élevage russe souffre du peu de perfectionnement des moyens employés; la Russie ne nourrit pas un nombre de moutons proportionnel à son étendue, et les races sont encore assez médiocres.

C'est au sud, en Tauride et dans le gouvernement de Kherson, que l'élevage des moutons est le plus avancé et le mieux compris (2).

Les *porcs* sont nombreux dans la petite Russie et dans les régions de steppes (3). Le gouvernement d'Astrakhan possède environ 40,000 *chameaux*. Les *rennes* de la Finlande et de la région des toundras sont des animaux domestiques très appréciés. L'*apiculture* est très développée dans toute la Russie, surtout au sud dans l'Ukraine, où le miel a longtemps remplacé le sucre pour presque tous les usages; l'extension de la culture des betteraves et de l'industrie sucrière est une cause de diminution des ruches d'abeilles. L'élevage du *ver à soie* n'est pas en rapport avec l'excellence des conditions naturelles; la Transcaucasie fera bientôt, si la population répond aux encouragements de l'État russe, une concurrence dangereuse à la France et à l'Italie. Dès l'année 1883, après une période de tâtonnements et d'hésitations, la production des cocons s'y élevait à plus de 430.000 kilogrammes.

La chasse et la pêche sont deux ressources importantes de la Russie. Les provinces du nord sont naturellement celles où la *chasse* donne les plus grands profits; dans cette zone de forêts la faune sauvage s'est conservée; on y tue nombre d'animaux à fourrures, ours, loups, renards, blaireaux..., etc... Les loups font en Russie de terribles ravages; au nombre de plus de 200.000 ils ont dévoré, en 1875, 180.000 têtes de gros bétail, 600.000 moutons, 100.000 chèvres et plus de 150 personnes. La chasse a fourni au commerce russe, pendant la dernière période décennale, plus de 400.000 pelleteries par an.

---

(1) Chevaux en 1889 : 20.020.000 têtes.

(2) Nombre des moutons :

1876	46.000.000 têtes.
1880	50.000.000 —
1883	49.000.000 —
1888	48.100.000 —
1889	47.500.000 —

(3) Porcs en 1889 : 10.642.000 têtes.

La *pêche* est une des grandes industries alimentaires du pays : on sait combien la consommation du poisson y est considérable pendant les périodes d'abstinence religieuse qui représentent un tiers de l'année. Les pêcheurs récoltent sur les côtes 250 millions de kilogrammes de poisson d'une valeur de 75 millions de francs.

Dans la *mer Blanche* Arkhangelsk arme beaucoup de navires pour la pêche des harengs, des morues, des saumons, pour la chasse du phoque et de l'ours blanc sous les latitudes les plus élevées de l'océan Glacial.

La *mer d'Azov* est d'une richesse prodigieuse en poissons : esturgeons, harengs, sardines, y sont pêchés, puis expédiés en salaisons pendant l'été, gelés pendant l'hiver ; sous ces deux formes, de grosses cargaisons sont constamment envoyées vers les provinces les plus peuplées.

La *Caspienne* est mieux pourvue encore que les autres mers russes, surtout aux embouchures de la Volga et du Kour. On prend, dans la zone des bouches de ces deux fleuves, plus d'esturgeons, de saumons, de brêmes, de brochets et de carpes que dans aucun autre pays du monde. Mais l'exploitation outrée de ces richesses semble avoir diminué, depuis quelques années, le produit de la pêche en ces parages. Le gouvernement a pris des mesures pour arrêter les abus et repeupler les fleuves suivant les meilleures méthodes scientifiques. L'établissement de pisciculture de Nikolski (gouvernement de Novgorod) livre chaque année 600.000 truites aux lacs et rivières de Russie. En l'état actuel, la Caspienne et la Volga livrent les 3/5 du poisson consommé.

Résumé de la production agricole. — La Russie tient une place très honorable parmi les pays agricoles du monde. Cependant quelque riche que soit l'agriculture russe, elle n'est pas encore en rapport avec la merveilleuse aptitude du sol.

Les terres noires pourraient donner des récoltes de céréales doubles et triples de ce qu'elles sont aujourd'hui si les semences étaient choisies avec plus de discernement, le sol mieux travaillé, l'irrigation plus développée. Les cultures arborescentes devraient fournir un produit beaucoup plus considérable ; la vigne en particulier n'occupe pas la place que lui assignent les conditions de géologie et de climat de la Russie méridionale et de la Transcaucasie.

Et malgré tout, les cultures industrielles, à peine naturalisées sur le sol russe, y ont pris un essor extraordinaire. En somme le grand empire a toutes les ressources végétales des principales zones de production de l'Europe, forêts, champs de céréales, vignobles, mûriers ; il a les éléments nécessaires pour rivaliser en même temps avec les grands cultivateurs de grains de l'Inde et de l'Amérique et avec les vignerons des pays méditerranéens. La variété de ses richesses animales n'est pas moins remarquable. Ses récents progrès répondent de l'avenir ; et l'on peut prévoir dès aujourd'hui que la Russie prendra bientôt une place éminente parmi les pays les plus riches de l'univers. Son agriculture seule la lui assurerait déjà sans conteste.

B. — Industrie.

Conditions naturelles. — On a pu dire longtemps que la Russie était un pays exclusivement agricole, et que l'industrie n'y existait qu'à l'état primitif d'industrie rurale, le paysan fabriquant encore, en bien des régions, tout ce qui lui est nécessaire.

Rien ne serait plus faux aujourd'hui. La Russie possède en effet tout ce qui peut faire naître et alimenter une industrie prospère : combustible minéral et métaux industriels, trésors plus profitables que les métaux précieux de l'Oural et de la Sibérie. Le pétrole lui-même s'ajoute à la houille, et rend déjà d'inappréciables services comme agent de force motrice. La révolution a été soudaine, irrésistible. L'initiative humaine y a contribué en même temps que l'aptitude du sol. Déjà une bonne partie de la population russe s'occupe d'industrie (1). Il faut ajouter, d'ailleurs, que la Russie était préparée à cette transformation, que le peuple avait depuis longtemps l'habitude de la main-d'œuvre des métiers les plus divers. Si la plupart des usines ont été fondées par des étrangers, les ouvriers russes étaient capables de s'adonner, sans grand apprentissage, au travail savant et délicat des manufactures.

Est-il besoin d'ajouter que la perspective de l'ouverture des grands marchés asiatiques, vers lesquels les voies ferrées russes se développent rapidement, est pour l'industrie de ce pays un admirable encouragement ?

Industries dérivées du règne minéral. — Parmi les industries dérivées du règne minéral, les *industries extractives* tiennent la première place, comme il arrive toujours dans les pays où l'activité industrielle est de date récente.

Les explorations du *bassin houiller du Donetz*, le plus vaste que l'on connaisse en Russie, remontent à l'année 1840; Le Play en révéla alors l'importance. Mais c'est seulement vers 1870 que l'exportation fut entreprise avec méthode, et le véritable essor des charbonnages russes de cette région ne s'est marqué que vers 1875. Aujourd'hui, sur les deux lignes Voronej-Rostov et Kharkov-Taganrog, l'exploitation est en pleine activité. Malheureusement, ce bassin houiller très riche est assez éloigné des centres métallurgiques. Les bassins de Moscou, de Pologne et de l'Oural sont bien moins complètement exploités; enfin, entre Kalouga, Riazan et Tambov, on compte 8 bassins principaux de grande importance. Malgré la facilité d'exploitation de la plupart des gisements, la condition des transports et les procédés employés pour l'extraction sont encore si imparfaits que les houilles anglaises arrivent à meilleur compte

---

Nombre d'ouvriers en Russie et Pologne :

Manufactures (1890).....	1.161.877
Mines (1888).....	420.000

sur les marchés russes. Le développement des voies navigables est le remède à cet état de choses anormal (1).

Outre la houille, il y a en Russie une grande abondance de *tourbe*. Les couches les plus épaisses ont été découvertes dans les gouvernements d'Orel, de Koursk, de Tver et de Novgorod ; quelques-unes ont une profondeur variant de 7 à 14 mètres ; leur développement superficiel est immense. Pendant les périodes de sécheresse estivale, de fréquents incendies y portent le ravage. Cette précieuse ressource est négligée jusqu'à ce jour ; mais les bois devenant de moins en moins étendus, il faudra bientôt demander une compensation aux tourbières.

L'exploitation de la *naphte* a fait des progrès beaucoup plus rapides et déjà le produit russe engage la lutte sur les marchés de l'Europe centrale contre les envois similaires d'Amérique. Le principal centre d'exploitation du pétrole se trouve dans la presqu'île d'Apchéron ; mais entre la mer Caspienne et la mer Noire se développe une vaste nappe qui passe sous le Caucase. Outre le district de Bakou, ceux de Tiflis, des péninsules de Taman et de Kertch sont riches en pétrole. Tels puits temporaires de Bakou ont déversé jusqu'à 600 tonnes d'huile minérale en un jour. C'est de Bakou que se font les expéditions de pétrole, au moyen de navires, dont la plupart emploient cette huile comme combustible. De Bakou les bateaux chargés de pétrole gagnent Astrakhan, puis Tsaritzin par la Volga, et des trains en transportent beaucoup par voies ferrées, jusqu'à Batoum : il y a là d'immenses réservoirs qui peuvent contenir environ 200 millions de litres ; Pétersbourg, Moscou, Varsovie et Saratov ont aussi des dépôts importants. Toute la Russie est approvisionnée par 60 trains et 1,500 wagons-réservoirs ; déjà ces huiles franchissent souvent les frontières de l'Allemagne et de l'Autriche, pays où dominait jusqu'ici le pétrole américain. Les industriels s'ingénient à appliquer de plus en plus le pétrole au chauffage des machines fixes et mobiles, des locomotives ; la marine impériale étudie les moyens de substituer sur ses navires à vapeur l'huile minérale à la houille, et ses tentatives sont couronnées de succès. Riche à la fois en houille et en pétrole, l'industrie russe a double chance de s'émanciper, de se suffire

---

(1) Exploitation de la houille (1891) :

Bassin	du Don.....	3.507.000	tonnes.
—	de Pologne.....	2.837.300	—
—	de l'Oural.....	230.000	—
—	de Moscou.....	176.800	—
—	du Caucase.....	16.700	—
—	de Kiiev et environs...	13.700	—
	Total.....	5.781.500	—

Importation de houille étrangère la même année, malgré les droits de douane élevés : 1.410.900 tonnes.

Consommation évaluée à.....	.202.400	tonnes.
Exploitation 1892	22.000	—

et de prospérer par des ventes à l'étranger, dès que ces ressources seront mieux mises en œuvre, ce qui ne saurait tarder. Ses moyens de transport, sa marine devront aussi à cette circonstance un heureux essor (1).

Les autres productions minérales ne lui manquent pas, mais sont, comme la houille, encore trop peu exploitées. Le centre le plus considérable d'extraction des métaux est dans les *monts Oural*, surtout dans le gouvernement de Perm. Dès une haute antiquité cette région minière avait été explorée et exploitée. L'Oural contient des gisements des minerais les plus divers : or, platine, plomb, cuivre et fer. Aujourd'hui Perm, Iékatérinenbourg, Nijné-Tagilskii ont le plus grand nombre de puits et de galeries; mais les gisements qui, depuis cinquante ans, donnent les produits les plus rémunérateurs, sont ceux des districts des pentes orientales de l'Oural.

Le *fer* provient de la région lacustre du nord-ouest, de la Finlande en particulier, qui fournit d'excellent minerai magnétique, puis plus encore du gouvernement de Perm, qui compte 200 mines et occupe 100,000 ouvriers (2).

Le *cuivre* est un métal beaucoup plus employé en Russie que dans nos pays de l'Occident; il sert presque exclusivement à la fabrication des samovars, des cafetières de campagne, des vases, des chandeliers d'église, etc... Les meilleures mines sont celles de Nijné-Tagilskii dans l'Oural (3).

Les mines de *zinc* de la Pologne (4), d'*étain*, de *plomb*, de *nickel* de l'Oural, sont beaucoup moins productives.

La Russie est le pays d'Europe le plus riche en métaux précieux. L'*or*, que plus de 60,000 ouvriers recherchent dans l'Oural, sur les pentes qui regardent l'Asie, a fourni, de 1828 à 1868, plus de 2 milliards et demi

---

(1) Production de la naphte :

1880	350.000 ton.	1890 (Bakou seulement)	3.890.000 ton.
1887	2.676.000 —	1891	4.301.000 —
1888	3.128 000 —	1892	4.880.000 —
1889	3.405.000 —		

(2) Production du fer :

1880	740.000	tonnes.
1890	1.297.000	—
1891	1.958.000	—

(3) Production du cuivre :

1880	3.203	tonnes.	
1890	5.318	—	
1892	4.600	—	valant 2.000.000 fr.

(4) Production du zinc :

1880	4.256	tonnes.	
1890	3.768	—	valant 2.000.000 fr.
1892	4.300	—	

de francs à la circulation monétaire. Le plomb de la Russie caucasique contient une forte proportion d'*argent* (Vladikavkas). Nijné-Tagilskii exploite du *platine* (1).

Le *sel*, que les paysans russes consomment en quantité considérable pour leurs conserves de l'hiver, est produit sous ses diverses formes. La Russie méridionale (Bessarabie, Crimée, district d'Astrakhan), a des marais salants où l'évaporation est fort active. Dans les steppes salins qui s'étendent entre la Volga et le Don, les lacs en se desséchant laissent à découvert d'épaisses croûtes de sel. L'Oural (gouvernement de Perm abonde en sources salines ; Orenbourg et le Caucase ont des carrières de sel gemme (2).

L'habitude d'emprunter les matériaux de constructions aux forêts a longtemps empêché les Russes de tirer parti de leurs *carrières*. Mais les progrès du déboisement d'un côté, de l'autre ceux de la civilisation et du bien-être, la naissance de l'industrie amenant un énorme et soudain développement de la vie urbaine, tout a contribué à hâter l'exploitation des pierres à construire. Les *granits* et le *porphyre* de la Finlande, les *marbres* de l'Oural, les *ardoises* des pays cosaques entre Don et Donetz, commencent à être mieux exploités. Cette dernière région possède aussi d'excellentes *meulières*. L'*argile plastique* est abondante en Pologne et dans les gouvernements du sud, où l'on fait beaucoup de briques. Des gisements nombreux de *phosphate de chaux* fournissent à l'agriculture un excellent engrais. L'Oural donne, avec l'or, l'argent et les métaux industriels, une certaine quantité de *pierres précieuses*, améthystes, émeraudes, topazes, etc.

Les *industries métallurgiques et chimiques* ne sont pas en rapport avec la richesse naturelle du pays : ce fait s'explique non seulement par l'inexpérience d'un peuple chez lequel l'industrie est de date récente.

---

(1) Production de l'or :

1880.....	43.276	kilogr.	
1890.....	39.394	—	
1892.....	42.996	—	valant environ 127.000.000 fr.

Production de l'argent :

1880.....	10.107	kilogr.	
1890.....	13.776	—	
1891.....	15.765	—	valant environ 2.700.000 fr.

Production du platine :

1880.....	2.947	kilogr.	
1889...	2.622	—	valant environ 2.500.000 fr.
1892.....	4.357	—	

(2) Production du sel :

1880.....	779.000	tonnes.	
1890.....	1.361.000	—	
1892.....	1.405.000	—	valant approximativement 16.000.000 fr.

mais par la grande distance qui sépare des houillères la plupart des districts métallifères.

La production de la fonte, du fer et de l'acier est cependant en rapide progrès (1). Les *fonderies* et les *forges* se sont établies dans le voisinage des hauts fourneaux et des mines de métaux, à Perm et à Toula. Il y a, dans ces deux groupes industriels, de grosses agglomérations d'usines. On compte également quelques grandes aciéries dans l'Oural.

En dehors de ces régions où l'industrie métallurgique s'est concentrée, il y a des usines disséminées dans tout l'empire ; la Pologne, la Finlande, les grandes villes, Saint-Pétersbourg, Odessa, ont quelques établissements métallurgiques isolés.

La fabrication des *machines* est encore peu avancée. La Russie importe d'Angleterre, de France et d'Allemagne les moteurs les plus compliqués, comme les locomotives pour chemins de fer, les machines marines, les mécanismes pour filatures. Mais déjà les ateliers de Moscou, de Varsovie, d'Abo, de Pétersbourg et d'Odessa restreignent rapidement la part des importations étrangères. Les chantiers de Nikolaïewsk, de Sébastopol, d'Odessa sont de mieux en mieux pourvus des nombreuses industries qui concourent à la construction des navires en fer et en acier.

Toula fabrique d'excellentes *armes* de guerre et de chasse. La fonderie impériale d'Oboukhov fournit à l'armée et à la marine l'artillerie jusque-là achetée aux établissements similaires d'Allemagne.

Les *machines agricoles*, dont les paysans russes commencent à apprécier les services, sortent en plus grand nombre des ateliers de Moscou, de Toula, de Kalouga, de Nijni-Novgorod.

La *quincaillerie*, la *serrurerie*, la *clouterie*, la fabrication des outils dont le débit est énorme en ce pays où les constructions en bois sont encore les plus usitées, ont leur siège dans les mêmes villes. Tver est pourtant au premier rang pour la clouterie.

L'existence d'*industries d'art et de luxe*, naturalisées en Russie depuis plusieurs siècles, atteste que la main-d'œuvre la plus ingénieuse ne manquera pas le jour où l'instruction scientifique aura fait des progrès plus remarquables encore. Moscou, Saint-Pétersbourg, Tiflis ont des orfèvres chez lesquels s'allient le goût du dessin et la finesse de l'exécution ; les *bronzes*, les *porcelaines d'art* de la manufacture impériale, les *cristaux*, les *mosaïques*, font grand honneur à l'habileté des artisans et des ingénieurs de la capitale.

En résumé, les industries dérivées du règne minéral n'ont pas encore atteint en Russie leur développement normal. Ce pays où ne manquent ni le combustible minéral, ni les métaux, ni l'habileté de main-d'œuvre,

---

(1) Production de la fonte, du fer et de l'acier (sauf celle de la Finlande) :

	Fonte.	Fer.	Acier.
1880	448.000 tonnes.	292.000 tonnes.	307.000 tonnes.
1890	876.000 —	421.000 —	365.000 —
1892	1.029.000 —	495.000 —	371.000 —

est appelé à posséder tout le cycle des industries mécaniques. Il est probable que la révolution accomplie aujourd'hui en Angleterre, en France et en Allemagne ne tardera pas à s'opérer en Russie; les houillères mieux exploitées attireront dans leur voisinage la plupart des industries. La facilité des transports par voies navigables et canaux rendra cette transformation plus facile que partout ailleurs.

Industries dérivées du règne végétal. — Les matières végétales sont en Russie l'objet de nombreux travaux industriels.

Les *scieries* de bois fournissent les planches, poutres équarries, nécessaires à la construction des maisons et à l'exportation. Auprès des forêts de sapins se sont établies des usines de produits chimiques qui travaillent les *gommes*, le *goudron*, la *térébenthine*. Avec l'écorce de tilleul, on fabrique des nattes, des tapis, des sacs, des filets, des câbles, des couvertures de maisons, etc.

La *meunerie* a pour centre principal Odessa, la grande cité d'exportation des grains et des farines (1). Avec les grains on fabrique beaucoup d'*eau-de-vie*; l'*alcool* de pommes de terre entre aussi de plus en plus dans l'alimentation des paysans. La Pologne et Riga distillent la plus grande quantité de grains et de pommes de terre (2).

Mais l'industrie végétale qui s'est le plus développée est sans contredit celle de la *raffinerie* des sucres de betterave. On compte aujourd'hui plus de 200 raffineries, réparties en trois groupes, ceux des terres-noires, de la Pologne, et de la Finlande. C'est dans les gouvernements de Kharkov et de Kiiev que l'on fabrique le plus de sucre; il est bon de remarquer que cette localisation géographique s'explique par le voisinage du grand port d'Odessa. Toutefois l'industrie sucrière de Russie traverse en ce moment, comme celles de l'Europe occidentale et centrale, une crise assez grave (3).

Les *brasseries* sont en pleine prospérité et, bien que leur établissement soit récent, elles ont déjà affranchi la Russie du tribut longtemps payé au commerce allemand. Mais ces établissements achètent encore une grande partie de leurs houblons à l'étranger; il suffirait d'encourager la plantation de houblonnières en Pologne et dans la Russie méridionale pour rendre l'industrie russe absolument indépendante en peu d'an-

---

(1) Production des farines (1889): 3.455.000 tonnes. 1/200 de l'exportation des céréales se fait sous forme de farine.

(2) Production de l'alcool (1892-93): 1.295.000 hectolitres, en diminution sur les années précédentes.

(3) Production des sucres dans 224 fabriques (Russie et Pologne):

1892-93.....	345.577 tonnes de sucre brut.
1891-92.....	531.289 —

Sucres raffinés:

1892-93.....	46.080 tonnes.
1889-90.....	286.260 —

nées. C'est à l'ouest que les brasseries sont le plus nombreuses (1).

Les *industries textiles* sont déjà fort prospères. C'est que le tissage et la filature ont été de tout temps en honneur chez les Russes, quelle que fût l'imperfection des procédés. Les premières usines se sont établies dans les districts où, de toute antiquité, les paysans excellaient à tisser et à filer le lin. Les gouvernements de Moscou, de Kostroma, de Vladimir, ont conservé leur ancienne réputation. Aucun sacrifice n'a été d'ailleurs ménagé pour s'affranchir à la fois de la routine des procédés mécaniques et de l'imitation de l'étranger. Il y a, en ces matières, un véritable goût national que l'on implante et fait prévaloir de plus en plus chez la clientèle asiatique.

L'*industrie linière* en particulier a beaucoup progressé. Jadis, récemment même, on faisait peu de cas de la toile russe, trop grossière et imparfaitement préparée. Aujourd'hui les produits de Vladimir valent ceux de la Flandre. La Russie fut, pendant la fin du XVIIIe siècle et au commencement du XIXe, un pays de grande exportation des toiles; de 1820 à 1875 environ, elle avait perdu sa clientèle, faute d'avoir amélioré l'outillage de ses fabriques. Aujourd'hui, non contente de fournir de lin et de chanvre les manufactures de l'Occident, elle expédie ses toiles de toute qualité en concurrence avec les meilleures marques des pays de vieille industrie. La filature et le tissage du lin souffrent pourtant du développement des industries du coton.

L'*industrie cotonnière* est en Russie la plus importante des industries textiles. Les cotonnades russes, qui étaient naguère peu estimées du commerce, sont aujourd'hui aussi soignées que celles d'Angleterre; elles ont conquis le marché national sur lequel les produits de Manchester ne trouvent presque plus d'acheteurs (2).

Si l'on observe que la consommation des tissus de coton est encore très restreinte en Russie, et ne peut manquer de s'accroître rapidement à mesure que s'y développera le bien-être, que les manufactures russes trouveront en Asie centrale et orientale une nombreuse clientèle, il est aisé de prévoir l'extension que prendra bientôt cette sorte d'industrie

Le siège de l'industrie cotonnière est le même que celui de l'industrie linière; Vladimir, Iaroslav, Kostroma, Tver, Kalouga, Moscou, Riazan, possèdent le plus grand nombre de filatures, de métiers mécaniques. Ces usines sont à portée des houilles du bassin de Moscou.

Telles sont les principales industries dérivées du règne végétal; elles ont pris un essor remarquable depuis quelques années. Pour quelques-unes la Russie a l'avantage de se fournir à elle-même la matière pre-

---

(1) Industrie de la bière (1892) : 1.233 brasseries produisant 3.927.000 hectol.

(2) Industrie cotonnière : 912 fabriques, 215.000 ouvriers en 1893.
Valeur de la production :

1880	937.560.000 fr.
1885	1.006.980.000 —
1889	1.899.690.000 —

mière ; déjà les patriotes russes songent aux moyens de remplacer les cotons américains par ceux de l'Asie centrale où le cotonnier réussit bien. Une meilleure exploitation de la houille est, là encore, le remède, et la condition principale de prospérité.

Industries dérivées du règne animal. — L'agriculture et la pêche donnent naissance à l'industrie des *conserves :* les poissons de la mer Caspienne et de la Volga, de la mer d'Azov, de la mer Blanche, sont salés et conservés soit pour la consommation russe, soit pour l'exportation. La Russie vend aussi à ses voisins du *beurre* et des *fromages*.

Les *cuirs* de Russie, dont l'odeur particulière vient de l'huile de bouleau noir qui sert à les préparer, ont une grande réputation sur tous les marchés de l'Europe. Les tanneries et mégisseries de Moscou, de Pétersbourg et de Kazan, sont les plus considérables. On sait y donner toutes sortes de couleurs aux cuirs par l'emploi fort ingénieux de diverses écorces.

L'*industrie lainière* n'a pas encore toute l'extension qu'elle devrait avoir en ce pays où les troupeaux de moutons sont nombreux, où la rigueur des hivers amène une consommation importante de tissus de laine : les grands marchés des laines sont Kharkov, Kherson, Poltava, Varsovie, villes situées à portée des régions agricoles qui possèdent le plus de moutons. En outre, il se tient à Nijni-Novgorod une foire aux laines où viennent s'approvisionner les Allemands qui les revendent à Leipzig, Stettin et Berlin. Les cargaisons destinées à l'Europe occidentale sont embarquées à Odessa : les acheteurs de France, de Belgique et d'Angleterre y font leurs commandes. Moscou est le centre de l'industrie lainière ; on y fabrique des draps fins qui se vendent dans les provinces de l'ouest, de gros draps préférés dans les pays plus froids de l'est. Cette ville a aussi de belles manufactures de châles et de cachemires. Iaroslav conserve sa vieille réputation pour le travail des tapis.

C'est encore Moscou qui a le monopole de la fabrication des tissus de *soie ;* mais ses deux cents établissements n'occupent encore que cinq mille ouvriers. Malgré les progrès des plantations de mûriers dans la Russie méridionale et la Transcaucasie, il faut acheter chaque année des soies d'Italie, de Perse et d'Asie Mineure. La Transcaucasie commence à tisser ses soies. En somme la Russie occupe un rang très secondaire parmi les pays où l'on travaille la soie ; pourtant le climat de ses provinces méridionales et transcaucasiques lui permettrait de rivaliser avec les États les plus favorisés du monde.

Les pays du sud-est, compris entre l'Oural et la Volga, tissent avec les poils de chameau de gros draps très estimés des nomades et qui font prime sur les marchés d'Asie centrale.

Avec les *suifs* des troupeaux de moutons si gras des steppes Kirghizes, on fabrique, surtout à Odessa et à Kharkov, des bougies, des chandelles, des cierges, des savons en grande quantité. La valeur des produits de cette nature est voisine de 50 millions de francs.

Résumé sur l'industrie. — En résumé, l'industrie russe a fait, dans la seconde moitié du XIXe siècle, d'énormes progrès. La Russie n'est

plus le pays exclusivement agricole où, jusque vers 1860, les produits manufacturés d'Allemagne et d'Europe occidentale étaient vendus sans rencontrer la moindre concurrence. Elle s'est rapidement affranchie de l'industrie étrangère, et armée à son tour pour la vente à l'extérieur. Pour ne citer qu'un fait caractéristique, rappelons que les indiennes de provenance russe gagnent chaque année du terrain en Perse sur les tissus similaires de la Grande-Bretagne.

La *zone* proprement *industrielle* de la Russie est intercalée entre les riches pays agricoles du tchernoziom et la région des forêts septentrionales; sa limite, au nord, est à peu près marquée par une ligne qu'on mènerait de Smolensk à Tver et aux sources de la Petchora, au sud plus exactement par la lisière des pays à tchernoziom. La localisation est très nette. Les gouvernements où l'industrie est le plus active sont ceux de Moscou, de Saint-Pétersbourg, de Vladimir, de Kiiev, de Toula, de Varsovie. La plupart des industries ont même pour centre commun le gouvernement de Moscou, qui renferme en particulier le cycle complet des industries textiles; Moscou est la capitale industrielle de la Russie comme Nijni-Novgorod en est la capitale commerciale. Cette concentration, qui s'accentue de plus en plus, n'est autre chose que l'effet connu de l'attraction à la fois des houillères et des grands centres de population. Toutefois la métallurgie n'a pas encore accompli la même évolution; et une autre grande industrie russe, celle des scieries de bois, est naturellement restée fixée dans les gouvernements du nord, dans les pays d'Arkhangelsk, de Saint-Pétersbourg, et en Livonie.

La concentration graduelle de l'ensemble des industries russes s'affirme par la diminution du nombre des usines et par l'accroissement d'importance de celles qui subsistent. Entre les années 1880 et 1884 le nombre des usines a décru d'un millier environ, tandis que le chiffre des ouvriers occupés et des objets produits se développait dans des proportions considérables.

C. — Commerce.

La Russie, malgré la grande richesse de son sol en produits agricoles, en métaux industriels, a été longtemps, et a pu craindre d'être toujours condamnée, par sa position même, à rester sous la dépendance industrielle, commerciale et financière des autres États, plus tôt initiés aux bienfaits de l'unité politique et des découvertes de l'industrie moderne. Nous avons déjà vu comment, au point de vue purement industriel, elle s'en est dégagée. Mais, pour qu'elle atteigne le rang qui semble lui être promis par la nature, il faut que son commerce suive la même voie ascendante, qu'elle profite de ses richesses non plus seulement pour s'affranchir de la production étrangère, mais pour lutter avec elle sur les grands marchés du monde. Elle s'y essaie, mais il n'y a pas à se dissimuler qu'elle a eu et aura beaucoup de difficultés à vaincre pour atteindre ce but.

Voies de communication. — D'une façon générale on peut dire que les

voies de communication extérieures et intérieures de la Russie sont peu développées, mal organisées, et que cela lui nuit beaucoup dans ses efforts d'expansion. Tout a contribué à cet état de choses : la situation même puis l'étendue du pays, son climat, la disposition de ses fleuves, l'heure tardive de son arrivée à la civilisation, toutes ces conditions maintiennent la Russie à un rang assez peu brillant parmi les puissances européennes.

En effet, elle touche bien, comme la France, aux mers intérieures que l'Atlantique forme au nord et au sud de l'Europe; mais elle y est bloquée par des détroits resserrés dont elle n'est pas maîtresse. Dans son système de communications, la mer, qui devrait jouer un rôle capital, ne devient plus qu'un moyen secondaire, faute de sécurité politique. Les puissances maritimes de l'Occident s'appliquaient jadis à lui fermer l'accès des mers libres; il semble que ce rôle ait été repris, dans une certaine mesure, par la coalition des États de l'Europe centrale. La mer Baltique et la mer Noire peuvent, à la merci de combinaisons politiques, se transformer en prisons des flottes russes; au point de vue commercial, ce sont de médiocres couloirs d'accès vers les parages qui intéressent le grand trafic international. La mer n'est pas russe d'inclination.

Nous avons vu que les côtes de ces mers trop bien fermées étaient elles-mêmes médiocrement articulées. Qu'on y ajoute l'inconvénient du chômage auquel les gelées de l'hiver continental condamnent les ports de la Baltique et de ses golfes. Enfin ce n'est sur aucune de ces deux mers que débouche son fleuve le plus grand et le mieux navigable, la Volga; il tombe dans la Caspienne, véritable lac.

C'est donc la terre qui jouera le premier rôle dans le système des communications de l'empire russe; routes, voies ferrées, fleuves, canaux, qui ne sont dans la Grande-Bretagne que les affluents d'une circulation maritime intense, deviennent en Russie les moyens principaux. Du moins les conditions de viabilité y sont assez bonnes, à cause de la modicité du relief.

Le Caucase seul est un obstacle sérieux entre la Russie européenne et les provinces conquises du versant méridional. L'Oural ne peut être considéré comme une véritable barrière. Quant aux ondulations de l'intérieur de la Russie, elles sont peu importantes. La Russie d'Europe est donc, dans son ensemble, bien cohérente, et se développe sur une plaine dont l'unité et l'uniformité sont remarquables. Il n'y a point, comme en Autriche-Hongrie, des provinces de l'empire extérieures, excentriques, mal rattachées au tronc; tout est bien d'un seul et même bloc, d'un caractère identique ou analogue. Aussi, avec ses formes larges et simples, avec son relief insignifiant, la Russie peut unir, suivant des lignes droites ou du moins fort directes, ses principales zones de production.

Le réseau des *routes* a été très rapidement développé depuis quelques années. Il comprend aujourd'hui plus de 120 000 kilomètres de voies dont 15 ou 20 000 seulement sont en permanence dans un bon état

d'entretien. Au reste la condition varie d'une région à l'autre. Au sud, dans les terres grasses du tchernoziom, les fontes de neige du printemps, les averses d'été et d'automne, détrempent aisément les chemins et les transforment en fondrières. Dans la Russie orientale, où les pluies sont de médiocre importance, la circulation est moins gênée. En Finlande, sur un sol de granit, la viabilité est meilleure que dans le reste de l'empire. Il est plusieurs zones, comme les toundras du nord, les marécages de l'Ingrie, de l'Esthonie, et du pays de Pinsk, où il a fallu construire à grands frais des chaussées.

Le centre du réseau routier est Moscou, qui occupe d'ailleurs à peu près le centre géométrique des pays russes. De là rayonnent des routes dont quelques-unes ont une grande importance commerciale. La Russie possède la plus longue route qui existe au monde, celle qui unit Saint-Pétersbourg à Irkoutsk, en touchant Novgorod, Moscou, Kazan, Perm et Tobolsk ; c'est un trajet de 6 300 kilomètres. Une autre grande route conduit de Kazan à Bokhara et à Kouldja ; beaucoup de caravanes la suivent. Ainsi la ville de Kazan est le point de départ des voies à destination des marchés de la Sibérie et de l'Asie centrale. Mentionnons, comme chef-d'œuvre de persévérance et d'audace, la route qui mène à travers le défilé de Darial (Caucase central) de Vladikavkas à Tiflis.

Contrairement à ce que l'on voit dans la plupart de nos pays européens, c'est l'hiver qui est en Russie la saison des transports actifs par terre. Les couches de neige, durcies pendant plusieurs mois, portent mieux que le sol durant la saison chaude, voitures et traîneaux. Sur de vastes étendues on circule en traîneau comme on le ferait en barque sur des lacs, mais avec beaucoup plus de vitesse. C'est la véritable saison des charrois ; cette circonstance est un avantage réel pour la Russie, et compense heureusement son manque de routes. L'hiver travaille pour les Russes ; et au moment où les voies navigables chôment, la terre ferme a ses barques.

Longtemps la Russie repoussa l'introduction des *voies ferrées*. Jusqu'à l'année 1843, aucun chemin de fer ne fut autorisé ; l'empereur Nicolas Ier ne voulut permettre que la construction d'une ligne de Saint-Pétersbourg à Moscou. La guerre de Crimée ouvrit les yeux aux politiques russes. On se hâta donc, et on établit, tant en Europe qu'en Asie, le réseau actuel (1). De 1865 à 1880 on a livré à l'exploitation environ 19 000 kilomètres. Après avoir tant dépensé en si peu d'années, il n'est pas étonnant que la Russie se repose de ses sacrifices. Il y a ralentissement

(1) Longueur exploitée au 31 décembre 1893 : 34.884 kilomètres.

Russie proprement dite	31.364
Finlande	2.087
Chemin de fer transcaspien	1.433
	34.884
Longueur exploitée au 31 décembre 1892	33.059 kil.

dans la construction, ce qui s'explique à la fois par des considérations de prudence financière, et par le désir de hâter la jonction du réseau avec les contrées asiatiques dont on veut attirer le commerce, avant de parfaire le système européen.

Le réseau russe a été assez difficile à établir; car, si le relief est peu gênant, le nombre des fleuves larges et profonds qu'il faut franchir à l'aide de ponts est considérable. Le pont de Syzran, sur la Volga, construit en 1880 et long de 1 500 mètres, a coûté 20 millions de francs. Au nord-ouest et à l'ouest on a dû élever de longues chaussées à travers les régions marécageuses. Les conditions d'établissement des chemins de fer russes sont analogues à celles du réseau hollandais. Dans la Russie méridionale les lignes n'ont pas été construites avec un soin suffisant; à la suite d'un grave accident, l'État les a rachetées et prises à sa charge pour exécuter les travaux de réfection nécessaires. L'industrie nationale commence du reste à s'engager avec succès dans cette œuvre délicate, et remplace maintenant les étrangers, naguère exclusivement chargés de l'établissement et de la construction des voies ferrées.

En somme la préparation d'un kilomètre de chemins de fer a coûté 250 000 francs environ, ce qui est encore une moyenne assez faible: le bon marché de la main-d'œuvre a contribué largement à abaisser les prix de premier établissement et à compenser les sacrifices exigés par les ouvrages d'art, ponts et chaussées. En Finlande, sur un sol ferme et résistant, le coût du kilomètre n'a pas dépassé 80 000 francs; c'est le plus modique que l'on connaisse au monde.

Les progrès du *trafic* sont satisfaisants, si l'on considère que la Russie, comme la Hollande, est pourvue d'un réseau de voies navigables qui fait aux voies ferrées une facile concurrence (1).

Le nombre des voyageurs est assez faible, ce qui s'explique par la persistance des vieilles habitudes chez le paysan russe, peu porté à se déplacer. En revanche la circulation des marchandises est à peu près aussi active qu'en Espagne; et l'Espagne n'a presque point de voies navigables. Enfin la Russie est loin encore de produire ce que l'on peut attendre de la richesse agricole et minière de son sol; l'avenir garantit un accroissement considérable de la circulation des marchandises. Le

---

(1) Circulation sur voies ferrées (Russie et Finlande, 1891) :

Voyageurs à toutes distances	50.543.100
Tonnes de marchandises à toutes distances	70.881.000
Recettes brutes kilométriques	29.041 fr.
Dépenses kilométriques	17.425 —
Recettes nettes kilométriques	11.616 —

Matériel roulant, sans la Finlande (1er janvier 1892) :

Locomotives	6.996
Voitures à voyageurs	7.788
Voitures à marchandises	147.124
Nombre d'employés	259.719

développement de la production agricole et minière, qui fournit des céréales, laines, fourrages, houilles, métaux, profitera toutefois beaucoup plus aux fleuves et canaux qui transportent dans de meilleures conditions les matières encombrantes et lourdes; mais nous avons aussi constaté l'essor croissant de l'industrie. Là est l'élément de richesse du réseau des chemins de fer russes.

Si l'on considère le dessin géométrique du réseau russe, on remarque que le centre est Moscou. De là rayonnent en tous sens des lignes vers Saint-Pétersbourg, Varsovie, Odessa et la Crimée, Vladikavkas, Orenbourg, Nijni-Novgorod, Iaroslav et Vologda. De Pétersbourg partent une ligne vers Varsovie, et la ligne de Finlande; de Perm, une ligne traverse les monts Oural et va finir à Tioumen, sur un affluent de l'Irtych.

Si nous essayons de déterminer le rôle des voies ferrées russes, nous avons à observer leur développement dans chaque zone de productions, leurs relations avec le domaine asiatique de la Russie, leur liaison avec les réseaux étrangers de l'ouest, leur fonction dans l'ensemble du système de communications de l'empire.

Tout d'abord une vaste étendue de pays au nord, à l'est et au sud-est, reste en dehors des mailles du réseau. *C'est l'ouest et le sud qui possèdent la majeure partie des voies ferrées;* une ligne menée de Saint-Pétersbourg à Vologda, Nijni-Novgorod, Samara, Saratov, Tsaritzin et Taganrog, divise la Russie en deux portions dont l'une, à l'occident, est pourvue d'un ensemble de voies encore bien incomplètes, mais cohérentes entre elles; l'autre, au nord et à l'est, n'a que des sillons courts ou simples. A l'intérieur même de la région la plus favorisée, on remarquera des différences considérables. Autour de Moscou, et surtout au sud, il y a une agglomération importante de lignes; c'est, pourrait-on dire, le réseau de la région industrielle. Au sud, entre le Donetz, la frontière hongroise et roumaine et la zone des marais de Pinsk, la Russie agricole et maritime est desservie aussi par des lignes d'un dessin assez compliqué. La Pologne, riche à la fois par l'industrie et l'agriculture, et très peuplée, est encore assez bien partagée. Il en est de même de la Livonie et de la Courlande où les relations maritimes ont suscité un développement des chemins de fer supérieur à celui du reste de la Russie. Au centre, dans les gouvernements de Volhynie, de Minsk, de Mohilev et de Tchernigov, il y a au contraire une zone où les voies ferrées sont rares et mal articulées; c'est la zone des marécages.

On peut comprendre dès lors comment les relations s'établissent entre les provinces les plus prospères de la Russie. Chacun des groupes dont nous avons signalé la richesse relative en voies ferrées a par lui-même une active circulation. Mais entre eux se développent des rapports : la Russie agricole du sud et de l'ouest, terres-noires et Pologne, envoie aux districts industriels qui entourent le gouvernement de Moscou, et sont très peuplés, des denrées alimentaires. De la Russie industrielle se dispersent dans tous les sens les produits manufacturés.

Un autre mouvement de circulation doit être signalé. Vers les ports

baltiques affluent des pays du nord, de la Pologne et des provinces baltiques, les bois et les plantes textiles. Vers les ports de la mer Noire et surtout vers Odessa sont dirigés les convois de céréales, objet d'un si grand commerce. Mais on multiplie les voies entre les ports de la mer Noire et ceux de la Baltique, de telle sorte qu'Odessa puisse exporter aussi les produits du nord; c'est aussi avec l'intention d'expédier plus rapidement les céréales vers les pays surpeuplés de l'Occident par la Baltique et la mer du Nord. C'est pour cela qu'on multiplie les lignes transversales coupant l'isthme russe de Riga et de Saint-Pétersbourg à Odessa : pour mieux réussir on travaille à compléter les réseaux des provinces baltiques.

Mais la préoccupation qui domine aujourd'hui, et avec raison, chez les politiques et les commerçants de la Russie est celle de relier au réseau européen leurs conquêtes asiatiques. Nous verrons, dans une étude ultérieure, les détails d'exécution de ces projets (1). Il n'en est pas de plus grandiose que la construction du chemin de fer Transsibérien dont la construction est commencée et qui doit réunir en 1905, si les plans ne sont pas traversés, Pétersbourg avec Wladiwostok sur le Pacifique.

Une autre ligne asiatique est celle qui, de Mikhaïlovsk sur la Caspienne, a été audacieusement poussée à travers les déserts et atteint Samarkande. Grâce à la construction d'une voie de Poti et de Batoum a Bakou, à travers l'isthme ponto-caspien, la nouvelle ligne du Turkestan peut acquérir une grande valeur internationale.

Ce n'est pas que la Russie ait vivement recherché, même après avoir accepté tardivement l'innovation des voies ferrées, l'union intime de son réseau avec celui de ses voisins de l'Occident. On fait le prouvera : l'écartement des rails n'est pas le même en Russie qu'en Allemagne. Toutefois ses lignes continuent, ou pour mieux dire, terminent à l'est tous les grands trajets internationaux.

Au sud, d'Odessa à Galatz et à Jassy se fait la soudure avec les lignes roumaines. Les relations avec l'Autriche-Hongrie sont assurées par deux tracés, l'un de Kiiev à Berditchev et Lemberg, l'autre de Varsovie à Cracovie. Il y a également deux points de contact avec la Prusse, l'un par la Pologne (Varsovie à Thorn et Posen), l'autre par Kovno et Kœnigsberg : ce second tracé est un tronçon de la grande ligne internationale de Paris à Saint-Pétersbourg.

La Russie regagne, par les qualités de navigabilité de ses fleuves, ce que lui fait perdre le caractère massif de ses formes, et le manque d'articulation de ses côtes. La conquête et la colonisation moscovites ont eu un caractère fluvial; c'est en avançant le long des fleuves, en traineaux l'hiver, en barque l'été, que les colons russes ont gagné sur les nomades le vaste territoire de l'empire. Les *voies navigables* de la Russie

(1) Voir le chapitre consacré à l'Asie russe.

lui tiennent lieu de golfes, comme à la Chine le Yang-tsé-Kiang (1).

Parmi les fleuves, le premier rang appartient à la *Volga*, qui porte des barques à peu de distance de ses sources, et dont le cours inférieur et moyen, large de 1 à 4 kilomètres, est sillonné de navires à vapeur. Certaines sections de ce fleuve, lent et majestueux, ont des profondeurs de 10 à 12 mètres. Malheureusement, s'il n'a point de cataractes, il est obstrué par des bancs de sable qui gênent beaucoup la navigation. Ses deux affluents la *Kama* et l'*Oka* rendent aussi d'excellents services au trafic (2).

Le *Don*, qui sert au transport des blés exportés par Taganrog, le *Dniestr* et le *Dniepr*, qui portent à proximité d'Odessa, où le cabotage les concentre, les blés, les laines et les suifs, sont de moins bons instruments de batellerie ; les *porogi* obligent à de longs et coûteux transbordements (3).

Enfin la Russie possède une partie de la Vistule, qui porte des convois de pierres de taille, de grains, de bois et de suifs vers les marchés prussiens.

La Volga est le nœud de tout le réseau des voies navigables; c'est sur elle que s'embranchent tous les canaux qui unissent la Caspienne à la mer Noire et à la Baltique. Le centre du réseau est *Rybinsk*, au point où le fleuve commence à porter de grosses barques; les autres ports Tver, Nijni-Novgorod, Kazan, Saratov, Astrakhan sont fort actifs.

La jonction entre la Volga et la Baltique est assurée par trois systèmes de canaux :

1° Par le canal de Vichnij-Volotchek (Volga au lac Ilmen, par la Tvertsa (Tver) et la Msta);

2° Par le canal de Tikvin (Volga au lac Ladoga par la Mologa (Rybinsk) et le Sias);

3° Par le canal Marie (Volga au lac Onéga par la Cheksna (Rybinsk) et le lac Blanc).

Pierre le Grand corrigea ainsi le défaut capital de la Volga, qui débouche dans une mer fermée. « Sans abandonner la Caspienne et la

---

(1) Voies navigables :

Développement total.....	34.747 kil.
Canaux.....	1.312 —

(2) Circulation sur la Volga (1892) :

Nombre des bateaux chargés.....	35.766
— trains de bois.....	60.941
Poids des marchandises.....	7.561.221 tonnes.

(3) Circulation sur le Don, le Dniestr, le Dniepr et la Néva (1892) :

	Don.	Dniestr.	Dniepr.	Néva.
Nombre des bateaux.....	4.535	1.787	14.866	13.463
— trains de bois..	985	622	8.399	27.366
Poids des marchandises....	496.001 t.	210.991 t.	2.588.924 t.	3.144.632

Volga, il chercha pour ce grand fleuve oriental une issue nouvelle qui le mettrait en communication avec les mers d'Occident. Grâce au canal de la Tikhvinka et du Ladoga, la Néva est devenue comme l'embouchure septentrionale et l'estuaire européen de la Volga. » (Rambaud.)

Entre la Baltique et la mer Blanche, le *canal du duc de Wurtemberg* et le *canal du Nord* établissent des relations.

Entre la Baltique et la mer Noire, le *canal Royal* (Vistule à Dniepr), le *canal Oginski* (de Kovno à Kiiev) et le canal de la Dwina (Riga à Kiiev) assurent d'utiles communications au trafic des denrées agricoles.

Il y a beaucoup de canaux secondaires sur lesquels la navigation est pourtant active; un des principaux est le *canal Ladoga*, qui assure l'approvisionnement de la capitale.

Enfin on étudie le projet très important d'un canal destiné à relier le Don à la Caspienne par le *Manytch;* ce serait une excellente voie pour l'exportation des pétroles (1).

Si l'empire russe est bien pourvu de voies navigables et compense ainsi la pauvreté de son articulation maritime, cette compensation est encore incomplète. Deux grands obstacles restreignent la navigation, la congélation en hiver, la débâcle au printemps. En général, plus on s'avance vers l'est, plus la durée de la navigation est courte, sous la même latitude, et pour des rivières d'une égale rapidité. D'après les observations de M. Venukoff, la Volga est gelée 161 jours en moyenne à Kostroma, 153 jours à Kazan, 106 à Astrakhan. La Moskva, à Moscou, est solidifiée pendant 152 jours; la Néva à Saint-Pétersbourg est fermée à la navigation du 15 novembre au 10 avril, soit 145 jours environ.

La débâcle ne se produit pas au même moment sur toute la longueur du fleuve, s'il coule du nord au sud : ce fait diminue encore la période de navigabilité, d'autant plus que la débâcle est toujours accompagnée de crues énormes dues à l'abondance des neiges tombées en hiver.

Ainsi la navigation est, sur une grande partie du réseau, réduite à une

---

(1) Flotte et circulation sur les voies fluviales (1892) :

Nombre des bateaux chargés	79.475
— trains de bois	123.417
Poids des marchandises	16.755.311 t.
Valeur déclarée	721.100.000 fr.

Flotte fluviale (1892) :

	Vapeurs.	Autres.
Nombre des bateaux	1.824	20.125
Capacité	151.056 t.	6.572.459 t.
Équipages	25.814 h.	90.356 h.

Tonnage des principaux ports fluviaux (entrée et sortie) (1892) :

Nijni-Novgorod	1.149.000 ton.	Rybinsk	318.000 ton.
Astrakhan	1.916.000 —	Kiiev	276.000 —
Saint-Pétersbourg	2.820.000 —	Riga	842.000 —

saison de 200 jours environ, pendant laquelle elle est d'autant plus active; en novembre les traîneaux reparaissent et prennent la place des barques et des voitures.

Marine marchande; ports de mer. — La Russie a fait de grands sacrifices pour l'accroissement de sa marine marchande et l'amélioration de ses ports. Jusqu'à ces dernières années une partie notable des cargaisons russes allait s'embarquer sous pavillon prussien à Kœnigsberg et à Danzig; aujourd'hui *Libau* et *Riga*, qui restent libres de glaces pendant presque toute l'année, sont devenus actifs. *Odessa* a été muni d'un outillage commercial de grande valeur, *Saint-Pétersbourg* et son annexe de *Kronstadt*, a un mouvement considérable pendant l'été (1).

Le pavillon anglais a le premier rang, de beaucoup; les navires russes eux-mêmes ont un tonnage bien inférieur à celui des navires britanniques. Viennent ensuite les marines d'Autriche, d'Italie, de France et d'Allemagne.

Les ports du nord, Libau, Riga, Saint-Pétersbourg, expédient des bois, des avoines et des seigles, et entretiennent surtout des relations avec les villes de la Baltique, de la mer du Nord et de la Manche; Dunkerque et le Havre sont, en France, les centres du commerce avec la Russie baltique. Odessa est le siège de l'exportation des blés et reçoit les navires des États de la Méditerranée.

---

(1) Navigation maritime entre la Russie et l'étranger (1893).

I. — *Mouvement total:*

	Nombre.	Jauge.
Navires entrés et sortis.....	17.290	12.752.070 t.
Navires russes.....	12 p. 100	8,1 p. 100
Navires étrangers.....	88 —	91,9 —.

(Plus de la moitié des navires étrangers arrivent sur lest.)

II. — *Répartition par mers* (1893):

Mer Blanche : navires..	609	jaugeant	222.276 t.
Mer Baltique : — ...	4.298	—	2.795.320 —
Mer Noire : — ...	4.680	—	4.624.094 —

III. — *Mouvement des principaux ports* (1893):

	Entrée.		Sortie.		Total.	
	navires.	jauge.	navires.	jauge.	navires.	jauge.
Arkhangelsk.....	507	172.600	475	170.900	982	343.500
St-Pétersbourg et Kronstadt..	1.744	1.186.000	1.717	1.177.000	3.461	2 364.000
Riga.....	1.380	794.000	1.400	798.000	2.780	1.593.000
Libau.....	1.007	481.000	1.010	476.000	2.017	958.000
Odessa.....	1.004	1.360.000	967	1.306.000	1.971	2.667.000
Nicolaïewsk.....	365	489.000	369	499.000	734	989.000
Taganrog.....	798	605.000	800	606.000	1.598	1.212.000
Batoum.....	738	785.000	753	795.000	1.491	1.581.000

Là sont établis les magasins de la « Compagnie nationale de navigation russe » dont les progrès dans la mer Égée sont comparables à ceux du Lloyd austro-hongrois. *Taganrog* et *Rostov-sur-Don* sont aussi des centres d'exportation des céréales, puis des peaux, des suifs, du poisson. Il convient de signaler le remarquable accroissement des affaires dans le port de *Batoum*, où les navires viennent chercher les pétroles de Bakou et les beaux bois du Caucase. Située au débouché d'un pays admirablement riche, cette ville, comme Poti, sa voisine du nord, est destinée au plus brillant avenir (1).

Commerce proprement dit. — Les Russes ont le parti pris bien marqué de conserver et d'affermir de plus en plus leur indépendance économique vis-à-vis de l'étranger, d'utiliser les ressources agricoles et industrielles du sol national de manière à se suffire et à importer le moins possible. Le libre échange n'a jamais trouvé bon accueil en ce pays. Le Russe s'isole de plus en plus en matière d'agriculture, d'industrie et de commerce; il compte sur son domaine asiatique pour lui donner les débouchés qu'on fermera en Europe à ses marchandises, pour cultiver et acheter ce qu'il emprunte encore aux Allemands, aux Autrichiens et aux Occidentaux. Par une curieuse coïncidence la Russie s'en tient du premier coup, dès les premières étapes de son développement économique, à une doctrine qui sollicite de vieux États fatigués de l'essai du libre échange.

La séparation brusque, la nette alternance de deux saisons est une cause de périodicité des échanges. Chaque été ramène la réouverture des voies navigables et une recrudescence de relations actives suivie d'une longue période de repos. Il faut se hâter de récolter, d'expédier, de conclure des marchés pendant quelques mois de libre et intense circulation; pour les peuples pressés, comme pour les gens, la coutume des rendez-vous s'impose. En Russie ces rendez-vous sont les *foires*.

Il y a 6 780 villes ou villages qui ont encore le privilège de pouvoir ouvrir des foires. Mais les grandes villes usent seules de ce privilège. Entre toutes il convient de distinguer *Moscou*, centre du commerce de la région industrielle, et *Nijni-Novgorod*, centre du commerce entre l'Asie et l'Europe orientale. La foire de cette dernière ville est une des plus considérables du monde, sinon la plus considérable. Fondée au début de ce siècle, elle se tient pendant le mois d'août. Alors plus de 200 000 marchands échangent les métaux de l'Oural, les produits manufacturés russes et européens, les denrées coloniales, les objets d'alimentation, céréales, poissons, le bétail, les chevaux, les cuirs, les fourrures, les bois.

---

(1) Marine marchande russe (1893) :

	Navires.	Tonnage.	
Vapeurs.....	242	211.664	tonneaux.
Voiliers.....	948	280.538	—
Totaux.....	1.190	492.202	—

On y voit les Boukhares qui apportent du coton et des peaux, les caravanes des Persans chargés de tapis, de soieries, de riz, celles des Chinois marchands de thés. Les Indiens y tiennent marché de châles de Cachemire. Et à la fin d'août toute cette clientèle asiatique repart avec les cargaisons de marchandises russes qui seront revendues au loin (1).

L'importance de la foire de Nijni-Novgorod diminue chaque année devant les progrès de la civilisation et la facilité de plus en plus grande des communications : le lieu de rendez-vous se reporte de plus en plus vers l'est; c'est maintenant à Tioumen en Sibérie, que s'arrête la majorité des négociants sibériens et chinois, à l'extrémité — provisoire — du chemin de fer sibérien, à Samarkande que se font les échanges du Turkestan vers l'Inde.

Perm, Poltava, Kiiev, Rostov, Kazan ont des foires célèbres. Kazan est un entrepôt de grande valeur pour les échanges entre Russie et Sibérie, Kharkov, l'entrepôt et l'étape intermédiaire entre Moscou et Odessa; on y vend donc les produits industriels de la région de Moscou à tous les gouvernements agricoles du sud; et les objets exotiques importés par Odessa vont aussi s'accumuler dans ses magasins pour être expédiés à Moscou au fur et à mesure des besoins de la consommation. Il se conclut à Kharkov plus de 100 millions d'affaires par an.

Les négociants français jouent un rôle très effacé, pour ne pas dire nul, dans ces grandes réunions; on leur reproche de ne pas se plier aux conditions si particulières de l'échange en Russie, de s'en tenir à la clientèle des villes dans un pays qui est précisément agricole par excellence. En revanche, le commerce allemand est bien et habilement représenté à ces grandes assises européo-asiatiques. Au reste les Russes y deviennent peu à peu les maîtres et les vendeurs principaux. Le négociant allemand, qui pouvait encore lutter contre ses confrères russes à Nijni-Novgorod, est facilement battu à Samarkande, à Bokhara, à Irkoutsk.

Le commerce intérieur est très actif en Russie, ce qui s'explique facilement par l'existence des deux grandes zones agricole et industrielle, distinctes l'une de l'autre et séparées par de grandes distances (2).

Commerce extérieur. — En notre siècle où le monde américain, l'Afrique du nord et ses pays tropicaux, enfin l'Europe occidentale ont tant de valeur, la Russie, massive et pourvue de côtes d'une articulation médiocre, n'est pas favorisée. Elle est assez près du canal de Suez, et par suite de l'Inde, de l'Indo-Chine et de l'Extrême-Orient, mais sa marine est encore peu développée, ses ports insuffisamment reliés aux zones de grande production de l'intérieur. Les peuples maritimes lui font une concurrence

---

(1) Échanges à la foire de Nijni-Novgorod :

1890	705.900.000 fr.
1891	655.200.000 —
1893	624.206.700 —

(2) Commerce intérieur de la Russie (gros) : 2.625.000.000 fr. environ.

victorieuse dans ses propres ports. La rivalité de ses voisins continentaux semble aggraver cette infériorité.

Il y a, du petit au grand, une profonde analogie entre la situation, entre la politique économique de l'empire russe, et d'autre part celles des puissances de l'Europe occidentale, surtout de la France. Les deux pays sont en butte aux mêmes rivalités économiques, aux mêmes procédés employés pour les isoler, pour les mettre, si l'on peut dire, en quarantaine. A l'ouest le rapprochement économique de l'Allemagne et de l'Italie tend à amener l'isolement de la France, à priver son territoire du transit anglo-méditerranéen et anglo-indien ; la création de nouvelles voies transalpestres, le creusement de tunnels, le remaniement des tracés et des tarifs sur les réseaux allemands, suisses, italiens, tout a pour but de transférer aux voies de l'Europe centrale les bénéfices qui jusqu'à notre siècle étaient réservés à l'isthme français. Il en est de même à l'est; la coalition politico-commerciale de l'Allemagne et de l'Autriche-Hongrie ne barre pas seulement aux Russes le chemin de Byzance si cher à l'ambition de la grande Catherine; cet accord n'a pas seulement pour effet de fermer la péninsule des Balkans aux Russes qui l'ont affranchie de la domination turque, pour assurer à l'Autriche-Hongrie les bénéfices de l'émancipation des Slaves à laquelle elle a pris si peu de part. Il s'agit de bloquer les Russes à l'orient, au nord comme au sud, de les condamner à rester asiatiques; c'est la séquestration des pays les plus riches de l'Orient et de l'Occident au bénéfice du centre, projet plus grandiose que réalisable; et qui n'a encore reçu que des satisfactions bien minimes. Au reste, la perspective de ce développement de plus en plus exclusif des relations avec l'Asie n'a rien qui doive effrayer la Russie. Qu'importe qu'on lui ferme la Méditerranée et la voie de Suez; elle aura encore les voies de terre, les chemins de fer qui s'avancent vers l'Inde, la Chine, le Pacifique, lentement mais sûrement. Le transcontinental qui unira un jour de bout en bout ces deux parties du monde, qu'un préjugé séculaire de géographie historique a seul distinguées l'une de l'autre, se fera nécessairement au plus grand bénéfice de la Russie, située au centre de la masse et l'occupant de l'océan Glacial à la mer Noire dans toute sa largeur. Et si les adversaires économiques de la Russie veulent un jour faire passer par la vallée de l'Euphrate, l'Asie Mineure et Constantinople une voie rivale, ils auront à compter avec les maîtres du pays qui domine les sources de l'Euphrate.

La volonté des Russes de ne pas entrer sans réserve dans le courant des échanges internationaux n'est pas seulement, comme le veulent les économistes, l'expression d'un attachement outré pour la doctrine du « protectionnisme ». C'est aussi une nécessité du climat, de la division de l'année en deux saisons, l'une d'activité extrême, l'autre de repos relatif. Nous parlons bien à l'aise, nous autres Occidentaux, de « nouer des relations normales, continues, stables »; c'est notre ciel qui en a tout le mérite, et non notre politique.

Le commerce extérieur de la Russie oscille autour d'une valeur de 4 milliards de francs. Les exportations sont régulièrement supérieures

aux importations; malgré tout, le mouvement d'échanges de la Russie n'est pas digne de ses richesses naturelles (1).

Elle *importe* surtout des matières brutes et demi-brutes nécessaires à l'alimentation de son industrie, étoffes à filer, houille, des objets manufacturés, et des denrées coloniales. Elle *exporte* des céréales, des plantes industrielles, des bois, des étoffes à filer, des fourrures, quelques objets manufacturés : les céréales représentent à peu près la moitié de ses exportations (2).

L'*Allemagne* et la *Grande-Bretagne* sont les deux États qui font le plus d'échanges sur les marchés russes : l'Allemagne tire de la Russie des matières premières nécessaires à l'industrie et lui en fournit presque autant. L'empire allemand est aussi un des principaux consommateurs de céréales russes (3). La Grande-Bretagne achète beaucoup plus encore qu'elle ne vend ; elle charge la majeure partie des céréales qui s'exportent par Odessa et beaucoup d'autres objets d'alimentation (4).

Avec ces deux États les échanges tendent à se restreindre. Il y a eu baisse des importations et des exportations. Mais en somme, la Russie qui suffit largement à sa consommation et développe rapidement ses industries perd moins que ses clients à cette restriction. L'Allemagne éprouve une grande difficulté à se passer des seigles russes ; l'établissement de droits à l'entrée fait croître le prix du pain.

---

(1) Commerce extérieur de la Russie (1892) :

	Importation.	Exportation.	Total.
Frontière d'Europe..	1.351.350.000 fr.	1.558.440.000 fr.	2.909.790.000 fr.
— de Finlande.	46.410.000 —	82.390.000 —	128.800.000 —
— d'Asie.....	177.450.000 —	267.930.000 —	445.380.000 —
Totaux.....	1.575.210.000 —	1.908.760 000 —	3.483.970.000 —
1894.....	2.240.000.000 —	2.736.000.000 —	4.976.000.000 —

(2) Commerce extérieur de la Russie par la frontière d'Europe (1892) (valeur approchée) :

	Exportation.	Importation.
Matières alimentaires.....	420.250.000 fr.	133.375.000 fr.
Matières premières.....	489.250.000 —	557.500.000 —
Animaux.....	38.000.000 —	647.500 —
Objets fabriqués.....	50.500.000 —	174.500.000 —

Exportation des céréales vers l'Europe (1893) : 769.000.000 fr.

(3) Commerce russo-allemand (1893) :

Exportations de Russie en Allemagne.....	341.000.000 fr.
Importations d'Allemagne en Russie.....	262.000.000 —
Total.....	603.000.000 —

(4) Commerce anglo-russe (1893) :

Exportations de Russie en Angleterre.....	372.000.000 fr.
Importations d'Angleterre en Russie.....	289.000.000 —
Total.....	661.000.000 —

La *France* achète en Russie des bois et des céréales; elle y vend ses vins, ses soieries et un certain nombre d'autres objets manufacturés (1).

Parmi les États asiatiques la *Chine* est le pays qui échange le plus avec la Russie (2). Les *États-Unis* d'Amérique ont des relations d'une valeur analogue (3).

Empire colonial. — La Russie n'a point, à proprement parler, de colonies; les pays asiatiques qu'elle s'est annexés, au delà du Caucase, d'une part, au delà de l'Oural et jusqu'au Pacifique de l'autre, enfin au cœur de l'Asie centrale, touchent tous à la Russie d'Europe. Il n'y a point de possession vraiment excentrique, en théorie du moins. Mais il faudra un accroissement énorme du réseau des voies de communication pour obtenir une cohésion complète et sûre de l'Empire russe.

Conclusion sur la Russie. — Ainsi la Russie, riche par l'agriculture, capable et désireuse de développer son industrie, a devant elle en Asie la perspective de fructueux échanges soit avec ses colons et ses nouveaux sujets, soit avec l'Inde et la Chine. Comme la République américaine des États-Unis, le grand Empire européen a toutes les ressources qui peuvent assurer la prospérité économique d'un État. Il lui reste encore bien des progrès à accomplir; mais ceux dont nous sommes témoins, depuis quelques années, permettent d'affirmer dès maintenant que la Russie, déjà forte et puissante par ses armes, prendra rang aussi, et à bref délai, parmi les peuples les plus riches du monde.

---

(1) Commerce russo-français (1892) :

Exportation russe en France.

Objets d'alimentation	66.300.000 fr.
(Céréales ..... 59.200.000 fr.).	
Matières nécessaires à l'industrie	97.500.000 —
(Lin brut ..... 44.400.000 fr.).	
(Bois communs ..... 15.700.000 fr.).	
Objets fabriqués	1.700.000 —
Total	165.500.000 —

Importation française en Russie.

Objets d'alimentation	3.800.000 fr.
(Vins ..... 1.700.000 fr.).	
Matières nécessaires à l'industrie	4.300.000 —
Objets fabriqués	4.500.000 —
Total	12.600.000 —
Total général	178.100.000 —

En 1893 :

Exportation russe en France	161.000.000 fr.
Importation française en Russie	71.000.000 —
Total	232.000.000 —

(2) Commerce russo-chinois (1890) : environ 117.000.000 fr.

(3) Commerce de la Russie avec les États-Unis (1890) : environ 210.000.000 fr.

CHAPITRE II

ROUMANIE

§ I. — Coup d'œil sur la géographie physique et politique.

La Roumanie est la continuation, et la terminaison vers le sud-ouest de la grande plaine de l'Europe Orientale; c'est ce qui nous a amenés à faire une modification dans la nomenclature habituelle, et à étudier ce petit royaume à part, au lieu de l'englober dans la Péninsule des Balkans, à laquelle il n'est uni que par un lien historique fort lâche et qui le devient de plus en plus.

Situation et dimensions. — La Roumanie est nettement délimitée par le versant oriental et méridional du plateau de Transylvanie, puis par le cours du Danube, qu'elle ne dépasse que dans la partie tout à fait inférieure de son cours, pour englober la Dobrudja et atteindre la mer Noire, et par celui du Pruth.

Elle s'étend sur une superficie de 131.020 kilomètres carrés.

Composition du sol. — Pas plus qu'en Russie, les couches géologiques n'ont été remuées en Roumanie. La presque totalité du pays est formée des terrains d'alluvions qui, apportés par le Danube, et par ses affluents de gauche, ont comblé l'ancien golfe de la mer Noire. En dehors de ces terres d'alluvions, presque aussi fertiles que le tchernoziom russe, il faut citer une mince bordure tertiaire le long des montagnes de l'ouest, et un ilôt composé par parties égales de terrains primaires et secondaires dans le nord de la Dobrudja.

Relief. — Le relief de la Roumanie est des plus simples : les montagnes forment la frontière du côté de la Transylvanie, et le royaume occupe le versant oriental et méridional de ce système montagneux. En partant des sommets, on rencontre successivement trois zones : une zone de montagnes, très étroite dans la Valachie, plus large en Moldavie, sans que jamais elle s'étende à une grande distance des sommets; une zone de collines moyennes, enfin, la plaine presque horizontale qui occupe la plus grande partie du pays, et s'étend jusqu'au Danube et au Pruth.

Littoral. — La Roumanie n'arrive à la mer que par une toute petite partie de sa périphérie ; ses côtes sont du reste basses, et ne rendraient au pays aucun service, si le Danube n'y débouchait par trois embouchures, dont deux au moins sont praticables aux grands navires.

Climat. — Pour le climat, comme pour le relief, la Roumanie est la continuation de la Russie. Malgré sa latitude relativement méridionale

(44° à 48° N.) le pays, largement ouvert aux vents continentaux du nord-est, est soumis à des extrêmes de température très violents : le thermomètre monte souvent en été à + 36° et descend en hiver à — 28° (— 35° même en montagne). Un hiver long, presque pas de printemps, un été long et torride, un automne superbe, mais court, telle est la répartition des saisons.

Les pluies sont moyennes : à Bucarest, il tombe à peu près 674 millimètres de pluie en soixante-quatorze jours et 720 millimètres de neige en onze jours. C'est une quantité bien suffisante pour humecter le sol déjà riche naturellement.

Hydrographie. — La Roumanie est tout entière comprise dans le bassin du Danube. Les eaux qui lui viennent du massif transylvain ou de sa bordure, vont toutes se jeter dans le grand fleuve par la rive gauche. Extrêmement utiles pour l'irrigation du sol, les affluents du Danube le sont très peu pour les communications ; seul, le fleuve lui-même est ouvert à la navigation à vapeur, le Sereth et le Pruth à la batellerie.

Géographie politique. — La population de la Roumanie s'élevait, en 1893, à 5.800.000 habitants environ (41 h. par kilomètre carré) (1), en grande majorité de religion orthodoxe grecque (2). La race roumaine est un mélange des anciens Daces avec les Romains établis par Trajan dans sa conquête ; en outre, les nombreuses invasions qui ont passé dans le pays y ont laissé des traces de leur passage (3).

La Roumanie a été définitivement séparée de la Turquie par le traité de Berlin (1878), et s'est constituée en royaume en 1881.

Le gouvernement est une monarchie constitutionnelle : le roi est assisté de ministres responsables devant le Parlement, composé de deux chambres élues (4).

---

(1) Excédent des naissances sur les décès (1892): 23.804, en diminution considérable, les naissances ont diminué depuis 1888 de 219.000 à 211.000 par an, et les décès ont augmenté dans la même période de 158.000 à 187.000 par an.

(2) Religions en Roumanie (sans la Dobrudja) :

Orthodoxes grecs.....	4.529.000	Arméniens	8.000
Catholiques romains...	114.000	Juifs.....	300.000
Protestants.....	13.800	Mahométans	2.000

(3) Races en Roumanie :

Roumains.....	4.577.000	Allemands.....	23.000
Juifs.....	304.000	Autrichiens.....	37.000
Tsiganes	200.000	Grecs	29.000
Bulgares.....	80.000	Turcs (en Dobrudja)....	30.000

(4) Budget pour l'année fiscale 1894-95 :

Dépenses et recettes égales.....	202.309.000 fr.
Budget de la guerre.....	41.354.000 fr.
Dette publique (annuité)	70.000.000 —

L'armée est organisée sur le type moderne, le service est obligatoire pour tous (3, 4 ou 5 ans). Pied de paix : 51.771 officiers et soldats, 13.200 chevaux, 600 canons. La marine, qui n'aurait guère qu'à agir sur le Danube, comprend un croiseur de 1.320 tonneaux, 5 petits navires, 2 torpilleurs, 3 canonnières, montés par 46 officiers et 1.480 marins.

§ II. — Géographie économique.

La *situation économique* de la Roumanie est florissante, si l'on considère seulement par le chiffre des transactions la valeur des produits de ce sol merveilleusement riche. Mais ce qui est la richesse de la Roumanie n'enrichit point les Roumains; le pays est exploité par des étrangers, qui ont en main toutes les affaires, le commerce, l'industrie, et commanditent souvent jusqu'à l'agriculture. La population roumaine, qui est en moyenne d'une intelligence remarquable, travaille pour le compte de l'étranger ou s'abstient de travailler. Une bonne partie du travail agricole est fait par des Bulgares qui viennent, soit définitivement, soit pour louer leurs services d'une saison. Aux environs de Bucarest, la majorité des ouvriers des champs est de nationalité bulgare.

A. — Agriculture.

Aptitudes naturelles. — La Roumanie est un pays remarquablement doué pour l'agriculture, et qui en tire la majeure partie de ses revenus (1). C'est, a dit l'un des écrivains qui l'ont le mieux étudiée, « une Lombardie, avec des proportions doubles ». Trois *zones* s'y distinguent nettement, toutes trois bien dotées de richesses végétales. Les montagnes pourront, par une exploitation rationnelle, tirer parti de leurs magnifiques forêts. Les collines sont revêtues d'une terre jaunâtre d'une fertilité remarquable; celle des plaines, couvertes d'une terre noire, est proverbiale (2).

Le climat, par un caractère continental très accentué, ne permet pas une grande variété de cultures, et coupe l'année en deux saisons extrêmes. La Roumanie est largement ouverte au vent des steppes qui souffle pendant cinq mois, desséchant tout sur son passage, produisant des froids rigoureux; le déboisement a aggravé dans la plaine les dangers de ce fléau. L'agriculture roumaine aurait également besoin d'un système rationnel d'irrigation, pour atténuer en été l'inconvénient de ces vents vraiment désertiques.

---

(1) Population agricole : 70 p. 100 du total.

Propriétaires..... 654.000 chefs de famille.

La grande propriété est cependant le régime prédominant, avec des domaines de 2 à 5.000 hectares.

(2) Répartition du terrain :

	Terre productive.....	68 p. 100.
Dont	Cultures.....	29 p. 100.
	Pâturages.....	21 —
	Forêts.....	16,9 —
	Terre improductive (en grande partie faute de travail).....	32 p. 100.

Forêts. — La végétation forestière est encore abondante, malgré des imprudences très grandes, qui ont obligé le gouvernement à arrêter pendant quelque temps toute exploitation. Sur les Karpathes s'étendent de vastes forêts de *pins*, de *sapins* et de *hêtres*, encore presque inabordables faute de voies de communication; la plaine a des bois de *chênes*, d'*ormes*, de *frênes* et d'*érables* (1).

Cultures. — La culture des céréales prédomine de beaucoup sur les autres cultures: le plus vaste espace, et la meilleure terre, celle des plaines sont occupés par les céréales. La culture est d'ailleurs très facile; la main-d'œuvre à bon marché ; en revanche les procédés employés sont tout à fait primitifs. « C'est, dit M. de Laveleye, la culture extensive avec toute sa simplicité et son gaspillage. » L'agriculture roumaine est un don du Danube, comme celle d'Égypte est un don du Nil; mais le Roumain est sensiblement plus arriéré que le travailleur égyptien.

La *production des céréales* est très variable; les brusqueries du climat continental peuvent amener une fois de merveilleuses récoltes, l'autre fois une médiocre rémunération (2).

Les *cultures arborescentes*, qui demandent des soins plus délicats, sont moins répandues. La zone des collines offre à la viticulture des espaces considérables; le climat, semblable à celui de la Russie méridionale et de la Hongrie, conduit en quelques semaines le raisin à une maturité parfaite. Mais les vins, assez mal préparés, ne servent qu'à la consommation sur place (3).

Les *arbres fruitiers* sont nombreux au pied des Karpathes; dans les vergers des couvents et dans les jardins des villes, *pommiers*, *poiriers*, *cerisiers*, et surtout *pruniers* prospèrent. De cette culture comme de celle de la vigne les Roumains pourraient retirer un profit dix fois plus considérable.

Les *cultures industrielles* sont peu développées. On a essayé d'introduire la betterave. Mais d'une part, faute d'un bon système d'irrigation, les betteraves ne gagnent pas assez en volume pendant les longues périodes de sécheresse de l'année; d'autre part la houille manquant ou étant mal exploitée, les usines sucrières du pays ne peuvent soutenir la concurrence des établissements similaires d'Allemagne et d'Autriche-Hongrie.

Le *chanvre* est d'une belle venue, comparable à celui de la Russie ; il

---

(1) Superficie des forêts..... 2.030.000 hectares.

(2) Culture des céréales :

Maïs. ...	1.781.516	hectares	produisant	20.000.000	hectol. en moy.
Froment.	1.507.000	—	—	16.000.000	—
Orge.....	518.000	—			
Avoine...	178 000	—			
Seigle....	167.000	—			

(3) Vignoble : 150.000 hectares produisant 2.400.000 hectolitres.

s'en exporte déjà une quantité notable. Enfin les plantations de *tabac* se multiplient.

Élevage. — Les *richesses animales* ne sont pas plus en rapport que les cultures avec l'aptitude naturelle du sol roumain. L'*élevage* est fait sans méthode. Dans ce pays où les variations atmosphériques sont soudaines et violentes, il faudrait plus de soins que partout ailleurs. Or il y a peu d'étables, ce qui amène une déperdition absolue de l'engrais ; les animaux restent en plein air; l'hiver et la faim en tuent beaucoup. Enfin le système de la transhumance est encore en vigueur dans les provinces du haut pays; des troupeaux de moutons passent d'un canton à l'autre, ravageant tout sur leur passage. Aussi l'effectif des bestiaux est-il médiocre (1).

Le choix des races n'est guère plus étudié que les procédés d'élevage proprement dit, que la méthode d'alimentation.

La *pêche*, réglementée et protégée, fournirait à la Roumanie un grand appoint de richesse. Cependant des progrès sérieux ont été réalisés à cet égard, surtout à Vilkovo, sur la branche nord du delta danubien. Le centre de la pêche est la bouche de Kilia inaccessible à la grande navigation; esturgeons et carpes y foisonnent. Mais en dehors de cette région on fait aussi des pêches fort fructueuses. A Saint-Georges on prend en moyenne chaque année 475,000 kilogrammes d'esturgeons et 225,000 d'autres poissons. Vilkovo a parfois récolté plus d'un million de kilogrammes de carpes et d'esturgeons.

B. — Industrie.

Les *ressources minérales* de la Roumanie n'ont pas encore été l'objet de recherches bien systématiques : et l'exploitation de ce qui est découvert laisse beaucoup à désirer. La *houille* a été signalée en plusieurs districts (Laïnitchi, etc...); le *mercure*, le *plomb*, le *fer*, l'*or* même, les *pierres* à construire, l'*argile plastique* ne font point défaut; mais les progrès de l'industrie sont arrêtés par le manque d'instruction technique des Roumains, et aussi, on doit le dire, par la jalousie des peuples étrangers que la naissance d'une industrie roumaine priverait d'un excellent débouché. Le *pétrole*, dont les sources sont nombreuses sur les pentes méridionales des Karpathes (district de Dombovitza), est du moins un peu mieux exploité ; ces sources fournissent 80,000 tonnes d'huile minérale. La concurrence de la Pensylvanie et de Bakou a ralenti les travaux de recherche et de forage des puits. On peut assurer, en tout cas, que la Roumanie est riche en pétrole ; mieux outillée, elle gagnera du terrain sur

---

(1) Élevage (1890) :

Bêtes à cornes	2.520.000
Chevaux	595.000
Moutons et chèvres	5.212.000
Porcs	926.000

les marchés de l'Europe centrale. Les mines de *sel gemme*, exploitées au profit de l'État (Ocna et Téléga), sont très abondantes ; les 20 ou 25,000 tonnes qu'elles produisent chaque année sont, en grande partie, vendues aux Serbes et aux Bulgares.

Il n'y a point de véritable *industrie ;* le pays est exclusivement agricole. Les *meuneries*, *distilleries*, quelques usines de papier, de sucre et d'étoffes de laines, des fabriques d'objets de ménage et de grossiers instruments de culture, sont les seuls établissements où l'on réunisse un certain nombre d'ouvriers. Le travail isolé est en vigueur dans la plupart des campagnes ; chaque paysan fabrique, par exemple, les briques et les tuiles dont il a besoin pour construire et réparer les habitations. Mais l'importation d'étoffes et d'outils à bon marché de provenance allemande ou autrichienne introduit peu à peu d'autres habitudes. Les Roumains sortiront, un jour ou l'autre, de cette inertie et secoueront le joug; l'utilisation du pétrole pour la chauffe d'un grand nombre de machines est, entre leurs mains, un excellent moyen de concurrence. Enfin de récentes investigations semblent établir que la houille pourra être exploitée bientôt dans des conditions assez avantageuses.

C. — Commerce.

Voies de communication. — La Roumanie doit à sa richesse agricole et à la présence du Danube un *commerce* actif. Mais le manque d'un réseau bien ramifié de voies de communication en arrête l'essor. Les routes sont difficiles à construire en ce pays coupé de cours d'eau, surtout dans la zone des plaines, qui contribue précisément le plus à alimenter le trafic; les terres argileuses, molles, sans consistance, se détrempent ; pour y tracer des chemins permanents, il faudrait, comme en Hollande, employer des briques fortement cuites et suppléer ainsi à l'absence d'éléments résistants. A chaque instant la construction des ponts s'impose; et, si la pose d'une simple route est malaisée, on pense ce que les travaux d'art peuvent coûter de peines.

Le réseau des *voies ferrées* a un développement de 2,500 kilomètres; c'est peu pour une superficie de 130,000 kilomètres carrés, le triple de la Suisse, le quadruple de la Belgique (1). La ligne principale est celle qui sillonne la Valachie des Portes-de-Fer à Galatz, puis dessert le centre de la Moldavie pour aboutir au nord en Bukovine. On observera que cette ligne

---

(1) Chemins de fer roumains en 1892 :

Longueur totale.... 2.557 kil. dont 2.432 à l'État.

Recettes brutes kilométriques.....	16.858 fr.
Recettes nettes kilométriques.....	5.038 —
Nombre de voyageurs kilométriques.....	368.094.000
Nombre de tonnes kilométriques.....	513.105.000
Voyageurs à toutes distances.....	5.521.000
Marchandises à toutes distances.....	4.361.000 tonnes

longe la zone des collines pour éviter le sol meuble de la plaine et les cours d'eau déjà trop larges; le tracé touche Craïova et Bucarest; mais la voie s'éloigne vers le nord et semble fuir le Danube en dehors de la zone des environs de ces villes, puis de Braïla et de Galatz.

La jonction avec les chemins de fer autrichiens se fait par les Portes-de-Fer, par Cronstadt et le col Tömös en Transylvanie, puis par la Bukovine. Le raccordement avec le réseau russe a lieu entre Galatz et Reni, avec le réseau bulgare par Roustchouk, après passage du Danube.

Les voies ferrées de la Roumanie ont donc une *importance internationale*, comme moyen de jonction entre les lignes russes et celles de la péninsule des Balkans. Le passage n'est pas obligatoire pour l'Autriche, ni pour la majeure partie de la Hongrie; les territoires serbe et bulgare sont beaucoup mieux sur la route autrichienne de Constantinople. Ce qui restreint même l'importance du raccordement avec les lignes russes, c'est que la Russie a, pour atteindre la Bulgarie et la Turquie, une voie bien meilleure, la mer Noire.

Le *Danube* enfin vaut, pour la Roumanie, mieux que des milliers de kilomètres de voies ferrées. C'est la véritable voie de pénétration de l'Autriche-Hongrie en pays roumain et bulgare, sauf la difficulté tout récemment vaincue des Portes-de-Fer; c'est un admirable chemin pour la Russie. Les navires de 2,500 tonneaux peuvent remonter jusqu'à Galatz et Braïla. La branche de Sulina a même été récemment améliorée par la construction du canal de Sulina (mai 1894). Mais l'administration de cette voie navigable n'appartient pas à la Roumanie; une commission internationale en est chargée, depuis le traité de Paris (1856), au nom des sept puissances contractantes. En 1883, à l'expiration des pouvoirs de cette commission, on en constitua une nouvelle.

Commerce proprement dit. — Le commerce roumain est en progrès constant depuis 1871; c'est à partir de 1876 que l'accroissement devint remarquable. Sa valeur a dépassé 650 millions de francs pendant la dernière période décennale. C'est un chiffre médiocre si l'on observe que la Suisse au sol si pauvre a des échanges trois fois plus actifs, la Belgique plus de cinq fois (1).

Les *exportations* consistent surtout en produits agricoles, céréales, fruits, animaux, et produits alimentaires animaux. En 1892, l'exportation des céréales seules représentait 251,900,000 fr. sur un total de 285,384,000 fr., soit les 25 28e des exportations.

Les *importations* les plus considérables sont celles des matières textiles

---

(1) Commerce de la Roumanie (1892) :

Importations	380.747.000 fr.
Exportations	285.384.000 —
Total	666.131.000 —
1893	801.000.000 —

et tissus, des métaux et ouvrages en métal, des peaux et cuirs bruts, des combustibles (1).

La Roumanie entretient d'actives relations avec la Grande-Bretagne, l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie et la France. La Grande-Bretagne occupe sans conteste le premier rang; mais les progrès de l'Autriche-Hongrie sont menaçants pour elle. L'Allemagne et la Belgique travaillent, avec cette puissance, à conquérir le marché roumain au détriment des négociants de l'Europe occidentale, Anglais et Français. Depuis l'année 1883 nos exportations en Roumanie n'avaient cessé de diminuer; elles se sont relevées dans ces dernières années atteignant le chiffre de 30 millions. Cependant notre place a été prise par l'Allemagne et la Belgique (2).

La Roumanie, qui ouvrait jadis son territoire très libéralement au commerce de toutes les nations, a songé à se protéger en 1883. C'était une réponse aux mesures protectionnistes prises par les États agricoles, Hongrie, France, etc..., contre l'importation des céréales roumaines. Ces procédés, fort légitimes d'ailleurs de part et d'autre, ont en fin de compte assuré le développement des échanges avec l'Angleterre, l'Allemagne, la Belgique, la Suisse, pays où l'agriculture n'est point la forme prédominante de la richesse.

---

(1) Commerce roumain (détail) (1892) :

	Importations.	Exportations.
Céréales	4.200.000 fr.	251.900.000 fr.
Fruits et légumes	19.900.000 —	9.700.000 —
Boissons	800.000 —	1.800.000 —
Animaux et prod. alim. an.	8.600.000 —	5.700.000 —
Combustibles	12.800.000 —	2.100.000 —
Minéraux, céramique, verrerie.	14.000.000 —	400.000 —
Métaux, ouvrages métalliques.	81.900.000 —	2.200.000 —
Peaux, cuirs	12.600.000 —	1.000.000 —
Bois et ouvrages en bois	7.100.000 —	3.300.000 —
Matières textiles et tissus	155.900.000 —	4.100.000 —
Papiers	12.700.000 —	300.000 —
Droguerie, etc	9.800.000 —	100.000 —
Graisses, huiles	11.000.000 —	100.000 —
Divers	30.000.000 —	2.400.000 —
Totaux	380.700.000 —	285.100.000 —

(2) Principaux pays en rapport avec la Roumanie (1892) :

	Importations.	Exportations.
Grande-Bretagne	84.090.000 fr.	120.584.000 fr.
Autriche-Hongrie	89.356.000 —	31.566.000 —
Allemagne	113.501.000 —	33.236.000 —
France	*30.911.000* —	*11.035.000* —
Turquie et Bulgarie	16.504.000 —	17.349.000 —
Russie	7.485.000 —	3.033.000 —
Belgique	20.551.000 —	42.968.000 —
Italie	6.172.000 —	20.389.000 —
Grèce	2.053.000 —	328.000 —
Suisse	7.296.000 —	583.000 —

Mais la Roumanie manifeste, depuis quelque temps, le désir de devenir maîtresse de son industrie; ce qui est non moins légitime. Avec de la houille et du pétrole, elle y réussira, sans aucun doute ; alors commenceront les épreuves des fournisseurs industriels de ce pays, Autriche, Allemagne, Belgique. La révolution dont devait souffrir la France est faite ; le second acte de la politique nationale et protectionniste en Roumanie ne nous atteindra guère. Une autre observation s'impose ; l'industrie allemande ne pourra continuer ses progrès sur les marchés roumains qu'avec le libre passage accordé en territoire autrichien ; or, comme l'industrie autrichienne souffrira bientôt elle-même de cette concurrence, il est douteux qu'elle se résigne toujours à servir d'avenue à ses rivaux vers l'Europe orientale et le Levant.

Le commerce maritime ou fluvial, si l'on veut, puisque le Danube en est le chemin, est très actif. Les ports de *Sulina*, *Saint-Georges*, *Brăila* et *Galatz* deviennent de grands entrepôts. Ces deux derniers ports sont les lieux d'exportation des céréales.

Le port maritime de *Kustendjé* est en pleine voie de développement (1).

Le pavillon anglais est le mieux représenté ; puis les Grecs, les Autrichiens, prennent une forte part des échanges par voie de mer. La modicité du tonnage autrichien ne doit pas faire illusion ; c'est par le Danube et par terre que l'Autriche-Hongrie et l'Allemagne échangent le plus avec la Roumanie (2).

Conclusion. — En résumé la Roumanie est loin encore de la prospérité à laquelle elle a le droit d'aspirer. Ses terres arables peuvent être beaucoup mieux cultivées et peuvent s'étendre. L'industrie n'existe pas. Les voies de communication sont encore très incomplètes. Le commerce est l'expression pure et simple de l'aptitude prodigieuse du sol à la production des céréales ; l'effort humain n'y compte jusqu'ici que pour peu de chose.

---

(1) Mouvement des ports roumains (1892) :

Entrés.....	25.654	navires jaugeant.....	5.527.517	tonnes.
Sortis.....	25.170	—	5.688.193	—
Totaux...	50.824	—	11.215.710	—

Kustendjé (1893).....	358	navires jaugeant....	886.744	tonneaux.
Sulina (1893) sortis.....	1.801	—	1.895.500	—
(Entrées et sorties) environ.....			3.500.000	—

(2) En 1892, sur 1.532 navires jaugeant 1.427.087 tonneaux, sortis du Danube

638	navires jaugeant.....	866.758	tonneaux	étaient anglais.
224	—	199.491	—	grecs.
97	—	82.804	—	autrichiens.
340	—	76.075	—	turcs.

DEUXIÈME SECTION

EUROPE MÉRIDIONALE

CHAPITRE PREMIER

ÉTATS DE LA PÉNINSULE DES BALKANS

§ I. — Coup-d'œil sur la géographie physique.

Situation et dimensions. — La péninsule des Balkans est la plus orientale des péninsules méditerranéennes de l'Europe. Bornée sur trois côtés par la mer, elle est assez nettement séparée de l'Europe par les fossés où coulent successivement l'Unna, la Save et le Danube. Dans ces limites, elle s'étend sur une superficie de 443.441 kilomètres carrés. Mais des considérations à la fois historiques et politiques font que, depuis 1878, on ne compte plus les pays de Bosnie et d'Herzégovine « administrés » par l'Autriche-Hongrie parmi les États de la péninsule balkanique. Dans ces conditions, la péninsule des Balkans ne comprend plus qu'une superficie de 384.981 kilomètres carrés partagés entre quatre États indépendants les uns des autres.

Composition du sol. — Bien que de nombreuses lacunes existent encore dans les connaissances géologiques que nous pouvons avoir sur la péninsule des Balkans, quelques considérations générales ont de l'importance. Toute la partie de la péninsule qui se trouve à l'est de la chaîne maîtresse et au sud du Balkan est de formation cristalline, avec des traces d'activité volcanique dans le Rhodope et ses environs. La partie occidentale est au contraire, sauf une tache de terrains primaires qui s'étend du lac d'Ochrida jusqu'aux environs de l'Unna, presque complètement composée de terrains plus récents (secondaires et tertiaires). Les roches crétacées forment de même la majeure partie des terres de la Grèce propre. Enfin la Bulgarie comprend, sur le versant septentrional des Balkans, une large zone crétacée, avec, sur les bords du Danube, une plaine d'alluvions identique comme formation à celle de la Roumanie, mais beaucoup moins large.

Relief. — L'orographie de la péninsule balkanique est à peine mieux connue que sa géologie. Le caractère dominant est une grande complica-

tion : tout le pays, sauf quelques rares plaines (Bulgarie, plaine de la Maritza, plaine de Thessalie), est couvert de montagnes, en général d'une altitude assez grande, enserrant des vallées étroites et profondes. De ces montagnes, les unes, se rattachant aux dernières ramifications des Alpes Dinariques, se prolongent, presque sans autre interruption que l'isthme de Corinthe et quelques détroits sans profondeur, jusqu'à l'extrémité de la Morée et dans les îles de la mer Egée (montagnes de Serbie, du Monténégro, Grammos, Pinde, etc.); les autres, qui se rattachent d'une façon moins apparente aux Alpes de Transylvanie, couvrent de leurs ramifications la partie nord-orientale de la péninsule (Balkan, Rhodope, etc.).

Littoral. — La complication et la richesse du relief se manifeste dans l'articulation littorale : il n'est pas, en Europe, peut-être même dans le monde entier, de côte aussi déchiquetée que celle qui nous occupe. Sauf de très rares exceptions, le littoral est toujours haut et profondément découpé ; les presqu'îles, golfes, détroits, îles, sont presque innombrables. Il semble que l'Europe ait fait un immense effort pour lancer ses ramifications jusque dans le voisinage des deux continents voisins ; elle paraît avoir presque réussi à atteindre l'Asie : les chaînes d'îles des Cyclades forment comme les pierres d'un gué gigantesque, et les minces coupures des Dardanelles et du Bosphore ne peuvent compter comme séparation.

Mais on peut distinguer deux parties dans la péninsule : le sud, profondément pénétré de tous côtés par la mer est absolument maritime, le nord, quelle que soit sa richesse en petites découpures littorales, est beaucoup plus massif, et sépare d'une grosse masse continentale les deux mers qui le baignent.

Climat. — Cette distinction se retrouve dans les conditions climatiques ; caractérisé par des extrêmes violents de chaleur et de froid, le climat de la partie septentrionale (Bulgarie, Serbie, portion de la Roumélie) est en contradiction absolue avec le climat de la Grèce et des côtes, remarquablement doux en hiver, quoique chaud en été. Sofia et Belgrade ont des hivers aussi rigoureux que Hambourg et Berlin, et les mêmes étés que l'Andalousie. Athènes ne connaît le froid que lorsque le redoutable Vorrias vient à souffler.

Au point de vue des pluies, la division est faite par la grande chaîne du Grammos et du Pinde ; le versant occidental, celui de l'Adriatique, est abondamment arrosé, tandis que celui de la mer Egée est relativement pauvre en précipitations. La Grèce propre ne connaît que les pluies d'hiver, caractéristiques du climat méditerranéen.

Hydrographie. — L'hydrographie balkanique est remarquable par une extrême indigence. Par suite de la rareté des pluies, et surtout par suite de l'exagération du relief et du manque d'espace pour se développer, les fleuves sont très pauvres en eau, et absolument impropres à la navigation. Seuls, le Danube et son affluent la Save, qui limitent au nord la Péninsule et lui apportent les eaux des Alpes, et, jusqu'à un certain point, la Maritza rouméliote, rendent des services et méritent le nom de fleuves, les autres cours d'eaux ne sont que des torrents absolument à sec pendant

une longue partie de l'année, ou tellement encombrés de roches et d'un cours si rapide (sur le versant adriatique) qu'on n'a pu songer à y aventurer la moindre barque.

Population et races. — La péninsule balkanique contient une des populations les plus bigarrées que l'on puisse voir. Le total s'élève à environ 13.500.000 habitants. Toute la partie septentrionale, depuis la Save et le Danube, jusqu'à la mer Adriatique et à une faible distance de l'Archipel est peuplée de Slaves appartenant à la branche appelée Yougo-Slave; l'Albanie est peuplée de la race dite Skiptare, probablement les descendants les plus directs et les plus purs des Pélasges et des Hellènes; la Grèce propre, la Macédoine et la Roumélie méridionale, sur une mince bande le long de la mer appartiennent aux Grecs, qui, malgré des mélanges évidents de sang slave, se considèrent comme les fils des compatriotes de Léonidas et de Périclès : les Turcs sont campés à Constantinople et dans un certain nombre de villes et de villages de la Roumélie et de la Bulgarie. Mais toutes ces races ont été mélangées, triturées de la façon la plus inextricable par les nombreuses invasions qui se sont succédées dans le pays.

Les religions sont encore plus mêlées : les Turcs sont musulmans, mais aussi une partie des Bosniaques et des Albanais; la religion catholique romaine recrute ses adhérents dans ces deux dernières races; le reste est orthodoxe grec.

§ II. — Géographie économique.

Traits principaux de la géographie économique. — Les États qui se sont formés dans la péninsule des Balkans ont une *civilisation presque exclusivement agricole*. On ne saurait apprécier, faute de statistiques exactes, l'importance des productions du sol. Les céréales sont cultivées dans la plaine du bas Danube. Dans les parties méridionales de la péninsule, en Macédoine, en Grèce, et dans les îles, les cultures arborescentes, celle de la vigne en particulier, tiennent le premier rang.

L'*industrie* est encore dans un état très primitif. Mais le *commerce* se développe rapidement. Au sud domine le peuple hellénique, dont l'activité et l'habileté commerciales sont merveilleuses. A côté de ces rouliers de la Méditerranée orientale, Anglais, Français, Autrichiens, Italiens, fréquentent les mers Adriatique, Ionienne et Égée. Au nord-ouest l'Autriche-Hongrie, par le raccordement de ses voies ferrées avec celles de la Turquie, prend un rôle de plus en plus considérable dans les échanges de la péninsule et de tout le Levant. Enfin, à côté des Hellènes, marins incomparables, les Serbes, les Bulgares, font de remarquables progrès dans la voie du commerce et de la civilisation.

La *mer* est le chemin par excellence du négoce de ces régions, puisque la péninsule des Balkans est une des plus articulées de l'Europe. Lloyd austro-hongrois de Trieste, Messageries maritimes de France, compagnie nationale de navigation italienne, compagnie de navigation russe d'Odessa,

compagnie égyptienne khédivié, compagnies (Cunard) et armateurs anglais, sociétés grecques, desservent les ports de ces parages et entrecroisent leurs itinéraires : Corfou, le Pirée, Syra, Volo, Salonique, Constantinople, sont visités presque journellement par les paquebots de l'une de ces puissantes compagnies.

Le *Danube*, large et profond, permet encore à la navigation de mieux pénétrer au cœur de cette péninsule si découpée. Mais c'est la seule voie fluviale d'une véritable valeur.

Les *voies ferrées* entament chaque année davantage cette masse montagneuse. Constantinople est relié aux autres grandes villes d'Europe soit par Varna, Roustchouk, Bucarest et les Portes de Fer, soit par Andrinople, Philippopoli, Sofia, Nisch et Belgrade. Enfin Salonique est aussi en rapports avec les réseaux serbes et austro-hongrois. Malgré de rapides progrès, les chemins de fer grecs sont encore isolés et par suite réduits à un rôle d'intérêt local ; mais on peut compter sur l'intelligence commerciale des Hellènes pour combler rapidement cette lacune.

C'est surtout au bénéfice de l'Autriche-Hongrie, bénéfice partagé par l'Allemagne en dehors de toute condition naturelle et à l'aide de simples conventions politiques, que s'accomplit cette révolution dans le système des voies ferrées de l'Europe ; c'est aussi au détriment de l'Italie, qui avait joui pendant quelques années du monopole des transports rapides de voyageurs, entre l'Europe du centre et de l'ouest d'une part, et le Levant ou l'Orient. Mais si toutes ces voies attirent les voyageurs riches et avides de vitesse, il est impossible de déterminer encore dans quelle mesure elles pourront faire concurrence aux navires pour le transport des marchandises. Or ce sont les marchandises qui alimentent vraiment l'industrie des transports.

En résumé la région balkanique pourra faire encore de grands progrès agricoles ; l'industrie pourra s'y implanter, puisque la houille a été découverte sur plusieurs points ; le commerce y est déjà d'une activité remarquable et ne peut manquer de s'accroître à mesure que les peuples, à peine sortis d'une période d'oppression et de demi-barbarie, deviendront plus civilisés et plus instruits. Mais, en dehors de la Grèce, l'œuvre n'est pas très avancée. La péninsule des Balkans, qui n'est pas d'ailleurs un des pays les plus riches de l'Europe, qui est en tout cas l'un des moins avancés en civilisation, est le théâtre de rivalités diplomatiques et commerciales qu'explique sa situation. Elle est pour les pays d'Europe centrale, comme l'Autriche-Hongrie, le chemin de l'Archipel, du Levant, de l'Extrême Orient ; la Russie y voit aussi la route qui pourrait l'amener à jouer un rôle plus actif dans la Méditerranée.

I. — TURQUIE

Résumé politique. — Le sultan des Turcs ne possède plus, dans la péninsule des Balkans, qu'une infime partie de son empire d'autrefois. Les

trois provinces de Roumélie, de Macédoine et d'Albanie sont seules sous son autorité directe, soit une superficie de 168.533 kilomètres carrés peuplée de 5.600 000 habitants. Si l'on y ajoute la province « autonome » de Roumélie orientale, réunie de fait à la Bulgarie, et cette principauté, théoriquement tributaire, les États du sultan atteignent une superficie de 265.193 kilomètres carrés, et une population de 8.900.000 habitants environ.

Races et religions y sont aussi mélangées que possible, plus encore que dans aucune autre partie de la péninsule : Turcs, Grecs et Albanais sont à peu près égaux en nombre et forment 70 p. 100 environ de la population totale.

Bien que la « Constitution » de 1876 soit encore en vigueur, le gouvernement est resté une monarchie absolue ; le sultan gouverne assisté du conseil des ministres et du « divan » ou conseil des fonctionnaires (1). La Turquie d'Europe ne compte qu'une véritable grande ville, c'est Constantinople (2).

Agriculture. — Les provinces d'Albanie, de Roumélie et de Macédoine sont agricoles par excellence ; non qu'elles produisent beaucoup jusqu'à ce jour, ni qu'elles soient cultivées comme elles le méritent ; mais l'exploitation végétale du sol est l'occupation principale des habitants.

Les cultures ne sont pas encore parfaitement appropriées au sol. Le relief introduit pourtant des différences tranchées entre les régions du nord, du sud et de l'ouest. La Roumélie se compose surtout de belles vallées où dominent les cultures de céréales, les cultures arborescentes caractéristiques de la zone méditerranéenne, oliviers, mûriers, vignes ; comme en Italie méridionale et en Sicile on y retrouve aussi quelques plantes de la zone tropicale, le riz et le cotonnier.

Dans les parties septentrionales de l'Albanie, de la Macédoine et de la Roumélie se développent des plateaux, surmontés de chaînes et coupés de vallées. Là sont les plus vastes forêts ; sur les plateaux et les croupes montagneuses, au sol âpre, au climat rigoureux, dominent les cultures de céréales pauvres, du seigle et du sarrasin en particulier ; les vallées ont des champs de froment et de maïs.

A l'ouest, l'Albanie et l'Épire, dont le relief présente souvent le caractère de terrasses, ont un mélange de champs et de cultures arborescentes.

---

(1) Budget de l'Empire (en déficit régulier) 1889 :

Recettes.....	425.000.000 fr.	environ.
Dépenses.....	492.200.000	—
Déficit....	67.200.000	—

Dette publique extérieure : 2.660 millions de francs. Administrée par une Commission internationale, qui perçoit les revenus nécessaires au payement des intérêts.

Armée : pied de paix ; 230.000 hommes environ. Pied de guerre : 800.000 hommes. Marine : 107 navires (?) montés par 30.000 hommes.

(2) Villes :

Constantinople.....	873.565 hab.	
Andrinople.....	100.000 —	ou 70.000
Salonique.....	150.000 —	ou 60.000

La *végétation forestière* est belle et vigoureuse dans l'Albanie et le Despoto-Dagh. On sait que les Turcs respectent beaucoup mieux les arbres que ne le font la plupart des Orientaux et un bon nombre de peuples de l'occident. Mais ce respect ne va pas sans quelque alliage de paresse ; et en réalité les forêts, dépourvues de chemins, ne sont presque pas exploitées. Les essences que l'on rencontre le plus dans les bois voisins des routes et des voies ferrées sont le *chêne*, le *châtaignier*, le *noyer*, le *frêne;* l'exploitation se borne jusqu'ici à la recherche de la *vallonnée*, enveloppe des glands d'une sorte de chêne. On sait que c'est une substance employée surtout par les teinturiers (1).

Il est impossible de fournir des données statistiques vraiment exactes sur les productions de ces pays ; le gouvernement turc est médiocrement curieux de se renseigner et surtout de renseigner l'étranger avec précision. Les chiffres proposés par les économistes le mieux informés ne sont guère que des moyennes approximatives ; il convient d'en être averti.

Les céréales sont cultivées surtout dans la Roumélie (froment et maïs, riz dans le delta de la Maritza). La production totale peut être estimée, très approximativement, à 20 millions d'hectolitres.

Les grandes vallées sont aussi les zones de culture active des *légumes*, tomates, pois chiches, topinambours, dont les populations du Levant font une consommation importante. Les *fruits* tiennent aussi une place considérable dans l'alimentation.

Parmi les *cultures arborescentes*, on doit citer au premier rang la vigne, puis l'olivier, l'oranger, bref toutes les plantes caractéristiques de la zone méditerranéenne. Les vignobles sont fort mal soignés et donnent cependant quelques produits estimés. Une certaine quantité de raisins est séchée et expédiée vers la France. Quant à la production des vins, elle atteint environ 200,000 hectolitres. La Macédoine, l'Épire et la Chalcidique (mont Athos) ont quelques crus assez réputés dans le Levant. Oliviers, citronniers, orangers, grenadiers ornent les jardins des vallées du continent et des îles ; les régions plus hautes et plus septentrionales ont les fruits de l'occident de l'Europe. Mais la culture des arbres fruitiers est loin d'avoir l'extension qu'on pourrait lui donner en ces provinces.

Il n'y a guère que la culture industrielle du *tabac* qui ait pris quelque développement. On n'a pas, bien entendu, de statistique exacte à cet égard ; mais les relevés faits en 1884 pour former la base du contrat avec la société de Régie co-intéressée des tabacs de l'empire ottoman, indiquent que le nombre des planteurs était de 190,000 dans les provinces immédiates de l'empire. La récolte s'élevait, en 1882, à près de 15 millions de kilogrammes : la part de la province de Salonique, dont les produits sont si estimés, était évaluée à 5 millions

(1) Superficie des forêts : 1.400.000 hectares environ.

de kilogrammes. Depuis cette époque les plantations ont été très étendues.

Le *coton* est cultivé dans le sud de la Macédoine et dans la vallée de la Maritza. Le district macédonien de Sérès est un centre de production important. Mais on sait que la province asiatique de Smyrne possède beaucoup plus de cotonniers que la Turquie d'Europe.

Le lin, et surtout le *chanvre* sont travaillés sur place par les métiers primitifs des villageois ; leur culture est d'ailleurs médiocrement développée. *Colza, sésame, sumac, garance, safran*, tiennent également peu de place.

Le *mûrier* n'a pas celle qu'il mériterait en ces pays si favorables à sa croissance. La Roumélie en possède le plus grand nombre. Mais nous verrons que l'industrie de la soie est en décadence marquée dans les pays turcs, à cause du régime fiscal (1).

Les *animaux*, comme les plantes, échappent à tout recensement précis. Les *bêtes à cornes* ne sont guère employées qu'aux travaux de la culture et au transport des denrées agricoles : leur chair contribue fort peu à nourrir les populations.

Avec les bœufs, on élève, surtout en Roumélie, un nombre assez considérable de buffles. D'ailleurs la sécheresse du climat, l'âpreté des régions montagneuses, l'inconstance du régime des cours d'eau, empêcheront toujours le développement de l'élevage du gros bétail sur les versants de la mer Ionienne et de l'Archipel.

Ce sont au contraire les conditions mêmes de l'élevage du petit bétail, prédominant, faute de mieux, dans les pays méditerranéens de l'Europe. Les *moutons* sont nombreux en Roumélie, puis à l'ouest dans la région des lacs, et dans les plaines qui avoisinent le Pinde. Les laines assez grossières, sont filées et tissées par les paysans. Les *chèvres* sont élevées dans toutes les régions montagneuses.

La Roumélie nourrit de bons chevaux qui ont conservé quelques-uns des caractères de la race arabe jadis importée par les Turcs. Mais dans le haut pays on se sert surtout d'*ânes* et de *mulets* : la majeure partie des transports se fait encore à dos d'animal, sauf dans le voisinage des voies ferrées.

Autour du mont Athos les ruches d'*abeilles* sont nombreuses.

En résumé, l'agriculture de la Turquie est encore très arriérée ; le pays pourrait produire beaucoup plus qu'il ne fait, mais les conditions de l'exploitation sont déplorables : non seulement les voies de communication manquent presque complètement, mais le régime d'impôts est fait pour décourager le paysan, et le pousser à ne cultiver que ce qui est nécessaire pour lui et pour son entourage immédiat. La dîme et les douanes intérieures produisent aujourd'hui en Turquie les mêmes résultats que dans la France d'avant la Révolution.

---

(1) Production de la soie brute (1892) : 30 millions de francs.

Industrie. — La Turquie est encore plus arriérée au point de vue industriel. Malgré la richesse du pays en minerai de toute sorte et particulièrement en houille, la *production minérale* est insignifiante. La Thrace pourrait donner beaucoup de fer. Le *plomb argentifère* de la région du Pélion, de Xanthi, est à peine exploité, on n'utilise pas mieux les mines de *cinabre* découvertes près de Sérès. Il faut dire que des droits considérables pèsent sur l'exploitation des mines.

Les *carrières* de marbre, d'argile plastique, de pierres à construire sont signalées en bien des districts; mais, faute de capitaux et d'initiative, on n'en tire presque aucun parti.

Le *sel* est produit en grande quantité dans la région du golfe de Salonique, où l'Etat fait exploiter des marais et des sources, surtout auprès du cap Panoni et de Katérina.

Il n'y a pas, en Turquie, d'*industrie* véritable, au sens que nous donnons à ce mot dans l'Occident. Les paysans isolés ou réunis en corporations travaillent un petit nombre de matières premières nécessaires au vêtement, au logement, au transport. Le « Tanzimat » qui, depuis l'année 1839 frappe de lourds impôts toutes les branches d'industrie, a presque ruiné un certain nombre de métiers jadis prospères et célèbres.

Tel est le sort de l'industrie des étoffes de *soie*. La Turquie d'Europe ne travaille même plus complètement la soie qu'elle produit. C'est à Salonique que résident les plus nombreux ouvriers de ce métier. Andrinople possède quelques *tanneries*, quelques fabriques de *draps*, de *tapis*, de *lainages*. Qu'on ajoute les fabriques d'*armes* d'Uskub, de Prichtina, dont les produits inférieurs sont graduellement remplacés par les similaires de Grande-Bretagne, de France, de Belgique, d'Allemagne, d'Autriche, les usines à *poteries* des Dardanelles, et l'on aura la liste à peu près complète des industries de la Turquie d'Europe.

Voies de communication. — Les *voies de communication* sont encore peu nombreuses et médiocrement entretenues. On estime qu'il existe environ 15,000 kilomètres de routes vraiment carrossables et postales. La grande artère du système de communications de la Turquie d'Europe est la route de Constantinople à l'Albanie et aux confins de la Serbie et de la Bosnie. Depuis la construction des voies ferrées, on a établi de nouvelles routes carrossables pour leur servir d'affluents commerciaux ; mais, dans la région du Vardar, par exemple, ces routes auxiliaires ne desservent qu'une zone de 50 à 60 kilomètres à droite et à gauche du chemin de fer. Dans presque toute l'étendue des provinces turques les communications se font surtout par routes muletières.

Les *voies ferrées* n'ont qu'une longueur totale de 1818 kilomètres (1). Après bien des résistances de la Turquie, le raccordement s'est fait avec les chemins de fer serbes et bulgares. On comprend d'ailleurs fort bien

(1) En y comprenant la Bulgarie et la Roumélie orientale.

que les hommes d'Etat ottomans redoutent la multiplication des rapports avec des voisins dont les intentions leur sont suspectes, et pour cause. Les voies ferrées construites en territoire turc ne peuvent que favoriser le commerce austro-allemand, enrichir les voisins les plus dangereux de l'empire ottoman et des autres peuples de la péninsule.

Au reste, le développement du trafic des marchandises n'a pas encore été tel qu'on l'avait espéré : il faudrait des embranchements pour drainer toutes les parties riches du pays. Jusqu'ici ce sont les céréales, les bois et les fruits qui forment le principal chargement des trains. Quant au grand courant de trafic international sur lequel on comptait, il ne s'est pas encore bien nettement dessiné.

Il n'y a pas à proprement parler, de voies régulièrement navigables. Les fleuves sont trop inconstants de pente et de volume pour être utilisés d'une manière normale.

Commerce. — On n'a aucune évaluation précise sur la part de la Turquie d'Europe dans l'ensemble du *commerce* de l'empire. Le commerce total est évalué à 800 millions environ (1). La Turquie importe des objets manufacturés, tissus de toutes sortes, des outils, des métaux, des armes, des denrées coloniales; elle exporte des céréales, des laines, des peaux, des raisins secs, des soies brutes (2).

La *Grande-Bretagne* tient le premier rang dans le commerce de la Turquie ; la *France* vient ensuite, puis l'*Autriche-Hongrie*, la *Russie*, la *Bulga-*

---

(1) Commerce total : 1890-91.

Importations	526.700.000 fr.
Exportations	294.400.000 —
Total	821.100.000 —

(2)

	Importations.	Exportations.
Objets d'alimentation	30.4 p. 100	54.4 p. 100.
Animaux	2.2 —	3 —
Matières premières	13.0 —	38.0 —
Objets fabriqués	54.4 —	4.6 —

Principaux articles de commerce (1890-91) :

Importation.

Toilerie	46.000.000 fr. env.	Filés de coton	26.000.000 fr. env.
Sucres	34.000.000 —	Café	20.000.000 —
Céréales	29.000.000 —	Pétrole	15.000.000 —
Piqué	29.000.000 —	Houille	4.800.000 —
Lainages et cotonn.	26.000.000 —		

Exportation.

Céréales	42.000.000 fr. env.	Opium	16.000.000 fr. env.
Soie brute	23.000.000 —	Café	11.000.000 —
Raisins	22.000.000 —		

rie, l'*Italie* (1). Le fait capital que mettent en relief les observations statistiques de la présente période, si sommaires qu'elles soient, c'est le développement des échanges de l'Autriche-Hongrie aux dépens de ceux des peuples de l'Europe occidentale, de la France en particulier. Cependant la réputation des marchandises françaises s'est maintenue intacte dans ces pays ; mais la plupart des produits importés d'Europe, quoique venant de Londres, de Trieste et de Gênes, portent des étiquettes françaises.

Le commerce est presque entièrement aux mains des Hellènes et des Israélites ; ce sont les intermédiaires obligés entre les producteurs et les acheteurs. Rien ne saurait donner idée de la prodigieuse activité, de l'initiative de ces courtiers du négoce en pays turc.

La part du *commerce maritime* dans l'ensemble des échanges est considérable. On évaluait, en 1893, le mouvement des ports turcs à 30 millions de tonnes (Europe, Asie et Afrique). Le pavillon britannique prédomine, puis viennent les navires ottomans, austro-hongrois, hellènes et français (2).

En Europe le port de *Constantinople*, un des plus actifs du monde, représente à lui seul, entrées et sorties comprises, un mouvement de 8 millions et demi de tonneaux, dont près de 5 millions sous pavillon britannique (3). Là se nouent les relations maritimes entre l'Europe occidentale et méridionale et les riches régions tant européennes qu'asiatiques baignées par la mer Noire. Là passent les énormes cargaisons de grains

---

(1) Principaux pays en rapport avec la Turquie (1890-91) :

	Importations.	Exportations.	Totaux.
Grande-Bretagne...	228 mill. fr.	110 mill. fr.	338 mill. fr.
France.....	65 —	85 —	150 —
Autriche-Hongrie..	105 —	23 —	128 —
Russie.....	39 —	6 —	45 —
Bulgarie.....	21 —	9 —	30 —
Italie.....	11 —	12 —	23 —
Grèce..... ..	8 —	11 —	19 —
Roumanie.....	10 —	5 —	15 —

(2) Mouvement maritime (mars 1892 — mars 1893) :

Pavillons.	Navires.	Tonnage.
Anglais.....	11.312	9.159.440 ton.
Ottoman.....	142.152	5.958.325 —
Autrichien.....	4.125	3.613.830 —
Hellène.....	16.755	3.393.755 —
Français.....	2.164	2.347.813 —
Russe.....	1.722	1.772.791 —
Italien.....	1.518	1.189.618 —
Divers.....	7.043	2.209.856 —
Totaux.....	186.791	29.645.428 —

(3) Mouvement du port de Constantinople (1892) :

15.273 navires jaugeant..... 8.479.050 tonnes.
Dont 3.645 — ..... 4.343.578 — sont anglais.

des pays danubiens et russes à destination des ports de l'occident. Cette grande ville peut devenir un jour le lieu de jonction des réseaux de voies ferrées d'Europe et d'Asie occidentale.

Salonique n'a qu'un mouvement dix fois moins considérable. C'est le lieu d'exportation des blés, orges, maïs, peaux, cotons, tabacs de la Macédoine. Les navires anglais, français, autrichiens y apportent des sucres, des cuirs, des cafés, huiles minérales, liqueurs. Autriche-Hongrie et Angleterre y importent le plus ; la France y achète autant que ces deux États réunis. Nos nationaux y font des échanges d'une valeur de 15 millions de francs, soit plus d'un cinquième de l'ensemble des transactions.

Rodosto, *Kavalla*, *Dédé-Agatch* sont aussi des places importantes pour le chargement des céréales, blés et maïs.

La *marine marchande* de la Turquie est peu importante (1). Le cabotage à vapeur est aux mains des étrangers, Autrichiens, Français, Italiens, Grecs ; les Hellènes de Grèce ou sujets turcs des îles de l'Archipel, de Lemnos, Mithylène, Chios, etc.., jouent un grand rôle dans le cabotage à voile de la Turquie d'Europe.

II. — BULGARIE (2)

Résumé politique. — La *Bulgarie* a été constituée en 1878 par le traité de Berlin en principauté vassale de l'Empire ottoman, mais dotée, en fait, d'une entière indépendance.

En 1886, la *Roumélie orientale*, que le même traité de Berlin avait organisée en province autonome et tributaire de la Porte, a renoncé à son existence propre pour venir se fondre dans la Principauté bulgare qu'elle a accrue d'un tiers environ, tant en surface qu'en population (3).

La Bulgarie est gouvernée par un Prince assisté de ministres responsables devant une assemblée unique (*Sobranié*) élue au suffrage universel.

Conditions générales de la géographie économique. — La Bulgarie comprend, avec sa part des deux vallées du Danube et de la Maritza, les parties les plus fertiles et les mieux cultivées de la péninsule balkanique. Les régions montagneuses des Balkans et du Rhodope renfer-

---

(1) Marine marchande (1893) :

Vapeurs.....	91	jaugeant	72.120 tonn.
Voiliers.....	981	—	194.515 —
Totaux.....	1.072	—	266.635 —

(2) Nous devons ce chapitre à l'aimable collaboration de M. Louis Steeg, consul de France à Philippopoli.

(3) Recensement de 1888 :

			Population.
Superficie totale de la Bulgarie.....	99.000	kil. car.	3.154.375 hab.
Superficie des départements rouméliotes.	35.000	—	960.941 —

ment des vallées abritées où certaines cultures comme celles du mûrier et de la rose à essence trouvent un terrain de prédilection. Les ressources minières du sol bulgare sont considérables mais encore insuffisamment connues; elles sont, jusqu'ici, demeurées généralement improductives.

Agriculture. — La Bulgarie est un pays essentiellement agricole. Le régime général du sol est la petite propriété. D'assez grands domaines y avaient été constitués entre les mains de personnages turcs, mais les musulmans ont émigré en grand nombre depuis que la Principauté est devenue indépendante et le paysan bulgare a acquis, à bas prix, autant et plus de terre qu'il n'en peut cultiver.

On a évalué la surface des *forêts* de Bulgarie à 46,000 kilomètres carrés, c'est-à-dire à la moitié du sol de la Principauté : en réalité, on compte dans ce chiffre de vastes espaces que les bûcherons ont déjà ravagés. Les forêts bulgares ont beaucoup souffert du déboisement rapide et inconsidéré; une législation protectrice tend aujourd'hui à les reconstituer. Les plus vastes étendues boisées se trouvent sur les flancs septentrionaux du Rhodope et des Balkans. Ce n'est plus guère que dans le massif du Rilo que l'on rencontre aujourd'hui de grands espaces ayant conservé des arbres de haute futaie. Les principales essences croissant en Bulgarie sont le chêne, le frêne, le hêtre et le charme; les saules abondent dans les plaines; le pin, le sapin et le mélèze croissent à partir de l'altitude de 1,300 mètres. De magnifiques noyers fournissent à l'ébénisterie autrichienne des bois très recherchés.

Les *céréales* prospèrent sur presque toute la surface de la Principauté. Le *blé* est celle qui offre la plus grande importance : on en a exporté en 1895, 389,000 quintaux, dont 134,000 de blé dur et 252,000 de blé tendre.

Le *seigle* n'est guère employé que pour l'alimentation des classes rurales surtout en pays de montagne, car le paysan de la plaine fait son pain de farine de blé pur ou mélangé de seigle.

L'*orge* est employée pour la nourriture des chevaux ou exportée à destination des brasseries anglaises ou allemandes.

Le *maïs*, que produit principalement la Roumélie orientale, est exporté en Turquie ou utilisé par les distilleries d'alcool qui emploient leurs drèches à l'engraissement du bétail.

La culture du *riz*, est concentrée dans les environs de Tatar-Bazardjik et de Philippopoli (Roumélie orientale); elle passe pour l'une des plus lucratives, mais elle nécessite une certaine mise de fonds et la disposition d'une assez grande étendue de terrain.

La *vigne* prospère en Bulgarie et donne par endroits des produits ayant une certaine réputation locale, mais, d'une manière générale, la vinification est faite sans compétence et sans soins et les vins bulgares ne sont susceptibles d'être ni transportés ni conservés.

Les *arbres fruitiers* abondent autour des villages bulgares, mais, exception faite de la plaine de Kustendil dont les produits sont, à ce qu'on

assure, exportés jusqu'en France, l'arboriculture ne présente pas un véritable intérêt économique.

Les principales *cultures industrielles* sont : 1° le *tabac* qui réussit surtout aux environs de Kustendil, Schoumla, Haskovo et Stara-Zagora. La culture et la fabrication du tabac sont libres en Bulgarie; les droits fort élevés d'ailleurs, que supporte cette denrée ne la frappent qu'au moment de la vente au consommateur. 2° La *rose à essence* a, pour ainsi dire, sa patrie sur les flancs méridionaux du grand Balkan, et la vallée de Kezanlick porte justement le surnom de « vallée des roses », que l'on pourrait étendre, quoiqu'à moins juste titre, à celles de Kalofer et de Karlovo. Quelques autres points de la Roumélie orientale apportent un léger appoint à la production totale qui, dans les bonnes années, peut atteindre jusqu'à 3,000 kilogrammes valant, selon les cours, de 800 à 1 200 fr. le kilogramme (on s'expliquera ce chiffre si l'on songe qu'il ne faut pas moins de 3.000 kilogrammes de pétales pour produire un kilogramme d'essence). La parfumerie du monde entier demande presque exclusivement à la Bulgarie cette essence qui constitue pour elle une matière première indispensable.

La production assez restreinte de *chanvre* et de *lin* ne sert guère qu'à la consommation locale.

Le *sésame*, l'*anis* et le *pavot* donnent matière à quelques affaires d'exportation.

L'*élevage* paraît susceptible d'un assez grand développement, mais la plupart des espèces animales, mal soignées et mal nourries, ont subi, en Bulgarie comme dans la plupart des pays balkaniques, une véritable dégénérescence. Des efforts intelligents et couronnés de succès sont faits pour remédier à cet état de choses.

Le *mouton* abonde en Bulgarie : outre les troupeaux appartenant aux habitants des villages il en existe un assez grand nombre que des bergers nomades de race roumaine font transhumer de la plaine à la montagne. Les peaux brutes d'agneaux et de chevrettes font l'objet d'un commerce d'exportation assez important vers l'Autriche et la France. La laine est généralement employée à la fabrication des draps nationaux; on importe même une certaine quantité de laine étrangère afin d'améliorer par les mélanges la qualité des étoffes.

La race *bovine* est représentée par le bœuf et le buffle : ce dernier animal se trouve surtout dans les villages musulmans. Sa viande et son lait sont de médiocre qualité, mais sa vigueur et sa rusticité le rendent précieux.

L'*élève des vers à soie* a été l'une des principales richesses de la Bulgarie et des éleveurs français s'approvisionnaient, il y a cinquante ans, de graines provenant de la vallée de Kezanlick. Cette industrie qui avait été presque entièrement abandonnée à la suite des ravages produits par les maladies des vers à soie, a repris son essor depuis que les découvertes de Pasteur lui ont rendu la sécurité : elle n'est entravée que par l'insuffisance du nombre des mûriers. Les principaux centres pro-

ducteurs sont les environs de Stanimaka, Haskovo et Sliven dans la Roumélie orientale, ceux de Tirnovo et Plevna dans la Bulgarie du nord.

L'industrie bulgare à laquelle cependant les matières premières ne font pas défaut n'a pas pris depuis la constitution de la Principauté tout le développement que l'on aurait pu attendre. On peut indiquer deux motifs : 1° la jeunesse instruite du pays obéissant à un penchant commun aux nouvelles nationalités orientales se précipite tout entière vers les carrières libérales et néglige le commerce et l'industrie ; 2° les étrangers, souvent mieux fournis de capitaux et de connaissances techniques ne sont pas encouragés à mettre en valeur des richesses que le gouvernement bulgare désire réserver à ses nationaux. Et, d'autre part, le développement des voies de communication facilite l'importation de produits étrangers à bas prix, qui tendent à se substituer aux anciennes fabrications locales.

La seule exploitation minérale existant aujourd'hui en Bulgarie est celle du *charbon de terre*. Les gisements de *Pernik*, sur les contreforts du Vitoch, fournissent un combustible abondant et à bas prix, mais de qualité très sulfureuse : aux environs de Travna on exploite aussi des gisements qui approvisionnent les villes de Tirnovo et Roustchouk. Un assez grand nombre d'autres terrains carbonifères ont été reconnus, notamment dans le Balkan central (Elena), sur le Balkan oriental (Kotel), près de la mer Noire entre Aïtos et Bourgas et dans la plaine danubienne (Plevna, Lovetz, Vratsa). Ces divers gîtes sont inexploités.

On connaît un assez grand nombre de gisements de *minerai de fer*. Ceux de Samokof, les seuls qui aient été mis en valeur, sont abandonnés depuis quelques années, le cours des fers étrangers étant, sur place même, bien inférieur au prix de revient des produits locaux.

On trouve des gisements de plomb argentifère dans le Balkan d'Étropol, près de Loukovitza dans le Rhodope, aux environs de Kustendil et de Yamboli. Aucun d'eux n'est mis en valeur.

On a relevé sur divers points de la Principauté la présence de la pyrite de cuivre, de la cassitérite et du manganèse. On exploite à Zlatitza une mine de chrôme. On peut encore mentionner, pour mémoire, la présence de l'or sous forme de paillettes dans quelques rivières et sous la forme native près de Bréznik. Il n'est d'ailleurs l'objet d'aucune exploitation industrielle.

Les seules industries bulgares de quelque importance sont celles qui mettent en valeur des produits agricoles. La *filature et le tissage de la laine* occupent un grand nombre d'établissements presque tous situés dans des petites villes adossées aux Balkans et dans lesquelles des chutes d'eau fournissent la force motrice. Telles sont Slivno, Karlovo et Kalofer en Roumélie orientale; Gabrovo, Sevlievo, Tirnovo dans la Bulgarie du nord : les efforts des industries bulgares en vue de produire des draps semblables à ceux de la fabrique occidentale n'ont eu jusqu'ici qu'un

médiocre succès, par contre, ils trouvent en Turquie un débouché assez considérable pour l'exportation des draps grossiers mais inusables (*rabi* et *chayak*) dont ils ont la spécialité et qui habillent l'armée bulgare et la plupart des paysans de la péninsule balkanique. C'est encore la Bulgarie qui fournit la passementerie de laine (*gaïtan*) dont sont garnis la plupart des costumes nationaux de la Péninsule.

Les autres établissements industriels de Bulgarie ne fournissent qu'à des besoins purement locaux. Ceux dont l'installation est la plus perfectionnée et qui ont engagé le plus de capitaux sont quelques distilleries d'alcool de grains. Si l'on y ajoute des brasseries assez prospères, quelques fabriques de savon, quelques minoteries à vapeur et un grand nombre de moulins à eau, quelques coutelleries, des imprimeries, un dévidage de soie, trois fabriques de poudre, les briqueteries et les fours à chaux qui fournissent aux besoins des constructions locales, on aura établi d'une manière à peu près complète le bilan de l'industrie bulgare.

Voies de communication. — La grande ligne ferrée de Vienne à Constantinople traverse le territoire bulgare sur une longueur de 370 kilomètres par Sofia, Philippopoli et la vallée de la Maritza. Avant que le dernier tronçon (Bellova-Vacarel) en fût achevé, c'était encore par la Bulgarie que passait la voie la plus courte entre l'occident et Constantinople par Bucarest, Roustchouk, Varna et la mer Noire (longueur du chemin de fer de Roustchouk à Varna : 226 kilom.). La troisième voie ferrée de Bulgarie se détache de la grande ligne Sofia-Constantinople à Tirnovo-Seymen et va desservir le port de Bourgas. Ce réseau sera prochainement complété par deux lignes nouvelles qui, à travers les Balkans, rattacheront à la vallée du Danube, Sofia et Philippopoli.

Les routes bulgares ne supportent guère la comparaison avec celles de l'Europe occidentale, elles n'en sont pas moins suffisantes pour assurer en toute saison des communications assez faciles entre tous les centres de quelque importance.

Commerce. — Les conditions du commerce dépendent étroitement de celles de l'agriculture. La récolte est-elle abondante et les prix élevés, l'exportation des céréales fait affluer l'argent de l'étranger et les importations prennent un rapide essor. Ces conditions viennent-elles à manquer, la consommation se restreint de toutes parts.

Nous avons, en parlant de l'agriculture et de l'industrie bulgares, mentionné les divers produits dont se composent les exportations de la Principauté. Les importations comprennent au premier rang les textiles : l'Angleterre fournit la presque totalité des fils et tissus de coton, l'Allemagne, l'Autriche et l'Angleterre se partagent la plupart des étoffes mélangées ; la France qui occupe le premier rang pour les tissus de laine et de soie pure n'a qu'une part presque insignifiante pour les autres produits textiles. La Grande-Bretagne et l'Allemagne accaparent, pour ainsi dire, le marché des produits métallurgiques. La France a une place impor-

tante dans le commerce des cuirs pour cordonnerie ; c'est elle qui fournit presque exclusivement les qualités supérieures (1).

Le commerce autrichien s'est créé la grande situation dont il jouit en Bulgarie bien plus par l'activité de ses voyageurs et les judicieux efforts de ses producteurs que par suite de facilités spéciales en matière de transports. Il ne rencontre, en effet, de conditions privilégiées que dans la région riveraine du Danube et l'on sait que celle-ci n'est pas encore reliée par voie ferrée au reste de la Principauté. La presque totalité des marchandises importées sur les autres marchés bulgares ont été débarquées dans les ports bulgares de Varna et Bourgas, ou dans les ports turcs de Constantinople et Dédé-Agatch. On voit que les pays producteurs de l'Europe occidentale sont, dans la plus grande partie de la Bulgarie, placés sur un pied d'égalité avec l'Autriche-Hongrie. Il ne tiendrait, notamment, qu'aux producteurs français de développer dans une large mesure les débouchés si modestes qu'ils possèdent en Bulgarie et que la concurrence de l'Autriche et de l'Allemagne tend à restreindre chaque jour.

III. — SERBIE

Résumé politique. — Le royaume de Serbie est indépendant depuis le traité de Berlin (1878). Il occupe la région montagneuse située au sud du Danube et de la Save, arrosée par la Morava. Sur une superficie de

---

(1) Commerce (1893) :

Total des importations	91.000.000 fr.
Total des exportations	91.000.000

Principaux articles d'importation.		Principaux pays importateurs.	
Textiles	28.000.000	Autriche-Hongrie	32.516.000 fr.
Produits métallurgiques, machines, quincaillerie, etc.	16.000.000	Grande-Bretagne	20 173.000
Denrées coloniales	9.112.000 fr.	Allemagne	12.060.000
Peaux brutes et ouvrées	5.151.000	Turquie	10.014.000
Boissons spiritueuses	3.748.000	France	4.028.000
		Russie	3.389.000

Principaux articles d'exportation.		Principaux pays de destination.	
Céréales et produits des céréales	14.609.000	Turquie	24.510.000 fr.
Animaux vivants	6.525.000 fr.	Grande-Bretagne	17.050.000
Matières et produits textiles	3.456.000	Allemagne	15.818.000
Produits alimentaires animaux	2.535.000	France	14.225.000
Peaux brutes et ouvrées	1.560.000		

48,589 kilomètres carrés vivent 2,226,741 habitants (environ 44 par kilomètre carré) (1).

Le gouvernement est, en principe, une monarchie constitutionnelle; le roi gouverne assisté d'une chambre ou *Skoupchtina*, élue au suffrage censitaire (2).

Conditions générales de la géographie économique. — La Serbie, constituée depuis peu de temps et après de longues luttes, en État indépendant, est dans une *condition économique* encore peu satisfaisante. Tenue sous la dépendance étroite d'un grand pays industriel, l'Autriche-Hongrie, elle aura plus de peine à s'émanciper que les autres peuples de la péninsule des Balkans. Cependant l'existence constatée du combustible minéral et des métaux dans son sous-sol, le zèle que montrent les Serbes pour l'instruction, tout permet d'espérer que l'industrie s'implantera bientôt dans ce pays.

Agriculture. — La Serbie est un pays jusqu'à ce moment presque exclusivement agricole ; les conditions de sol et de climat sont assez favorables, et lorsque le réseau des voies de communication sera perfectionné, la Serbie pourra jouer un rôle assez important. La propriété est très divisée, le paysan est très souvent propriétaire (3).

La *végétation forestière*, l'une des meilleures richesses de la Serbie, a été ravagée par les bergers et les cultivateurs trop pressés de défricher. Des lois récentes protègent enfin les forêts serbes, sauf contre les dépréda-

---

(1) Détail de la population (1892) :

Population urbaine.	13.52 p. 100.	Population agricole...	97 p. 100 de la population rurale.
Population rurale..	86.48 —		

Races :

Serbes	1.955.944	Albanais et Turcs	2.929
Roumains	148.684	Juifs	4.510
Tziganes	35.581	Bulgares	1.359

Religions :

Orthodoxes grecs	2.127.744	Israélites	4.652
Catholiques	11.596	Musulmans	16.764
Protestants	1.149		

(2) Budget (1893) :

Recettes	60.135.840 fr.
Dépenses	62.716.723 —
Budget de la guerre	11.327.000 —
Dette publique	324.956.542 —

L'armée active et la réserve se composent de 2.474 officiers, 102.253 hommes, 26.486 chevaux, 282 canons. Sur le pied de guerre, elle peut compter jusqu'à 245.000 hommes.

Le service militaire est obligatoire pour un an dans l'armée active.

(3) Répartition des terres (1887) :

Céréales et vignes	2.474.000	hectares environ.
Bois et forêts	588.000	—
En jachère	364.408	—
Routes et forêts de l'État	299.364	—

tions des troupeaux. Dans les plaines et sur les collines dominent des *chênes* d'une belle venue, très recherchés par les fabricants de meubles. Les autres essences sont les *hêtres*, les *frênes*, les *charmes*, les *bouleaux ;* on rencontre aussi les *noyers* en nombre considérable. C'est dans la zone de plateaux de la Serbie méridionale que s'étendent les plus vastes forêts.

Les *cultures alimentaires* ont été assez rapidement développées depuis la construction d'un réseau de voies ferrées qui permet d'exporter les produits. Toutefois, aucune mesure cadastrale officielle n'ayant été exécutée en Serbie, on ne saurait apprécier la répartition des cultures. La production même n'est connue que d'une manière approximative (1).

Le *maïs*, cultivé dans les districts les plus chauds, est consommé presque complètement en Serbie. On l'emploie à la fabrication du pain; c'est aussi la nourriture du bétail pendant l'hiver. Le *froment* est avant tout un article d'exportation; il entre peu dans l'alimentation serbe. Les plus beaux champs de blé sont situés sur les plateaux, puis dans les plaines de la Nichava et de la Morava. L'*orge* sert à la fabrication du pain dans les districts où le maïs ne vient pas; les brasseries en traitent aussi une part importante; on en réserve enfin pour la nourriture des bestiaux pendant la mauvaise saison.

Parmi les *légumes*, le *haricot* est le plus cultivé : il s'en fait, pendant les périodes de carême, une énorme consommation. Au contraire la *pomme de terre* est considérée comme un aliment coûteux et réservé aux riches; la majeure partie de la production, faible encore, est vendue en Hongrie.

Les *cultures arborescentes* se développent rapidement. La culture de la *vigne* en particulier forme un des revenus les plus importants de la population. Cette plante rencontre d'ailleurs en Serbie des conditions de terroir et de climat tout à fait remarquables; les agriculteurs de Serbie s'appliquent à faire venir de France les meilleurs plants, à perfectionner leurs procédés de viticulture et de vinification. Les résultats sont satisfaisants; les coteaux de Négotin, de Nisch, de Semendria, de Kruchewatz comptent parmi les plus fertiles de l'Europe. Des juges compétents estiment que le vin serbe mieux préparé pourrait rivaliser avec les plus fameux crus de la Hongrie ; le sol calcaire des coteaux du sud se prête merveilleusement au développement des vignobles (2).

Les *arbres fruitiers* sont aussi l'objet de soins intelligents. La culture des pruniers devient une véritable industrie chez les Serbes; les *pruneaux* de ce pays sont un important article de commerce. Non seulement la

---

(1) Culture des céréales (1889) :

	Superficie.	Produit.
Maïs	298.000 hect.	477.500 tonnes.
Froment	186.000 —	249.000 —
Seigle	25.000 —	27.000 —
Orge et avoine	99.000 —	118.000 —

(2) Culture de la vigne (1889) : 43.000 hectares produisant 832.000 hectolitres.

récolte se fait dans les vergers; mais il y a de véritables forêts de pruniers. Les pruneaux sont vendus en quantités énormes à l'étranger ; une partie des fruits sert aussi à la fabrication de l'eau-de-vie. Les *noyers* sont nombreux en Serbie; quant aux pommiers et aux poiriers ils ne prospèrent point sous ce ciel (1).

Deux *plantes industrielles*, le *lin* et surtout le *chanvre*, sont cultivées avec succès ; mais leurs fibres ne sont point travaillées en vue de la fabrication commerciale ; chaque paysan a son champ et en transforme les produits lui-même. Les essais de culture du *coton* ont naturellement échoué; la Serbie n'a point le climat qui convient à cette plante. En revanche les plantations de *tabac* prospèrent en Serbie ; elles sont nombreuses aux environs d'Alexinatz. La récolte est expédiée en grande partie vers la Turquie d'où le tabac revient préparé comme « produit turc ».

L'*élevage* des animaux domestiques est encore assez peu développé; et pourtant l'espace ne manque pas, les terres de culture étant loin encore de leur extension normale (2).

La Serbie est le pays d'Europe qui nourrit relativement le plus de *moutons*. Les *porcs*, d'excellente race, sont exportés en grand nombre. Quant aux *bêtes à cornes*, qu'on élève dans les régions forestières, bœufs et buffles, elles étaient beaucoup plus nombreuses autrefois ; la décroissance a été considérable entre 1870 et 1880.

On élevait aussi beaucoup plus de *vers à soie* avant le développement des relations de l'Europe avec la Chine et le Japon. Au dix-huitième siècle la Serbie était riche en mûriers et expédiait vers l'Occident d'importantes cargaisons de soies brutes; le pays est d'ailleurs très favorable à la sériciculture.

Industrie. — L'industrie en Serbie est encore dans l'enfance, malgré des conditions naturelles assez favorables.

L'exploitation des *mines* et des *carrières* est peu avancée. Pourtant la Serbie possède des mines de *fer*, de *cuivre* (Maïdanpeck), de *plomb*, de *zinc*, d'*argent* (Milanovatz). La *houille* ne manque pas pour mettre en œuvre ces métaux, puisque le bassin du banat se continue en territoire serbe (Dobra). On signale en plusieurs autres districts la présence du combussible minéral; enfin le *lignite* existe en couches immenses. Toutes ces richesses sont en grande partie improductives; quelques mines sont exploitées par l'État, un certain nombre aussi par des compagnies étrangères, surtout anglaises. Il est probable que la construction des voies ferrées aura une influence favorable sur le développement de l'industrie minière en Serbie.

---

(1) Superficie des vergers : 74.740 hectares.
Production des pruneaux (1888) : 25.000 tonnes dont 17.000 exportées.

(2) Élevage au 1er janvier 1891 :

Bêtes à cornes	819.251	Chevaux	163.391
Moutons	2.963.904	Buffles	8.494
Porcs	908.603	Anes et mulets	1.588
Chèvres	509.738		

Tout ce qui existe d'établissements industriels est la propriété de capitalistes étrangers. Les Serbes ne pratiquent guère encore qu'un petit nombre d'industries élémentaires et domestiques, la *tonnellerie*, la *corderie*, la *coutellerie*. On n'y sait pas tanner ; il n'y a pas de moulins. Les vieilles industries jadis prospères, comme la fabrication des *tapis*, des *broderies* d'or et d'argent, ont été ruinées par la concurrence des produits autrichiens.

Voies de communication. — Les voies de communication sont encore bien incomplètes; le réseau routier, en ce pays de montagnes, est défectueux. Les chemins de fer ont, comme nous l'avons expliqué ci-dessus, un rôle international considérable, puisque le réseau serbe est le lieu de passage de la grande ligne internationale qui mène de l'Occident à Constantinople et à Salonique (1). Les lignes principales sont celles qui, de Belgrade à Vranja ou à Pirot, par Nisch, font partie des grandes lignes Paris-Salonique et Paris-Constantinople.

Commerce. — Le commerce est encore très faible (2). La Serbie vend des céréales, des bestiaux, des vins, des fruits, des bois ; elle achète des tissus et divers objets manufacturés. En Serbie, comme en Bulgarie et en Roumanie, les échanges sont de plus en plus actifs avec l'Autriche-Hongrie et l'Allemagne ; la part des puissances occidentales, Grande-Bretagne et France, si considérable au temps où le commerce se faisait par la mer et le Danube a été singulièrement réduite par la jonction des voies ferrées de la péninsule des Balkans avec celles de l'Europe centrale. La pression de la politique austro-allemande n'a pas été étrangère à cette révolution. La Serbie, enserrée entre la Hongrie et la Bosnie, est le pays le plus menacé dans son indépendance politique et économique par l'empire austro-hongrois. L'Autriche envoie en Serbie les trois quarts des objets importés ; elle achète aux Serbes presque tous leurs produits agricoles (3).

L'ouverture du chemin de fer de Vranja à Salonique a atténué pour

---

(1) En exploitation (fin 1892)..... 540 kilomètres.

(2) Commerce (1892) :

Importation.....	37.069.634 fr.
Exportation.....	46.451.656 —
Total.....	83.521.290 —

(3) Détail du commerce (1892) :

	Importations.	Exportations.
Produits agricoles.....	1.280.000 fr.	20.280.000 fr.
Aliments et boissons.....	662.000 —	1.532 000 —
Animaux et produits anim....	337.000 —	19 033.000 —
Peaux, cuirs, etc.....	2.978.000 —	2.745.000 —
Laines et lainages.....	2.869.000 —	52 000 —
Métaux.....	4.152 000 —	418.000 —
Machines..	1.659.000 —	9.000 —
Cotonnades et toiles..... ...	6.502.000 —	941.000 —
Confections et bonnetterie....	2.669.000 —	11.000 —

l'Angleterre et la France le désavantage qui existait quand on était forcé d'expédier les marchandises en Serbie par Constantinople, la mer Noire et le Danube. Mais une voie à travers le Monténégro et l'Albanie vaudrait mieux encore. On sera étonné d'apprendre qu'à l'heure actuelle, les envois de France à destination de Serbie prennent encore la route de Constantinople et de Galatz ; c'est une persistance illogique et inexplicable. D'ailleurs, les négociants occidentaux peuvent espérer de faire concurrence en Serbie à l'Allemagne ; mais contre les produits autrichiens, en bonne géographie, on ne saurait espérer le succès. La Russie seule peut entamer avec avantage ce combat sur le terrain économique comme sur le terrain politique.

Ce qui doit arriver plus sûrement encore, c'est l'émancipation industrielle et commerciale à peu près complète des Serbes. A moins d'être politiquement anéanti, ce peuple auquel ne manque aucune des ressources nécessaires à l'industrie, qui s'instruit avec ardeur, redeviendra à brève échéance maître de sa richesse.

IV. — MONTÉNÉGRO

La principauté de Monténégro, occupe, entre la Bosnie et l'Albanie, de hauts plateaux calcaires que sillonnent les vallées de la Drina, affluent de la Save, et de la Moraca, qui tombe dans le lac de Skutari. Le port de Dulcigno lui donne accès sur l'Adriatique. La superficie est de 9,000 kilomètres carrés environ.

On évalue approximativement la population de ce petit Etat à 200,000 habitants, presque tous de religion grecque.

Le Monténégro est un Etat purement agricole, et même surtout pastoral ; aucune industrie n'y est exercée, sauf celles qui sont nécessaires à la nourriture et au vêtement d'une population encore peu instruite, belliqueuse par excellence, aguerrie par de longues luttes contre les Turcs et les Albanais.

Les Monténégrins achètent aux marchands autrichiens des tissus, des

---

Principaux pays de provenance et de destination (1892) :

	Importations.	Exportations.	Total.
Autriche-Hongrie...	21.956.000 fr.	40.749.000 fr.	62.705.000 fr.
Allemagne	3.846.000 —	1.184.000 —	5.030.000 —
Turquie	1.775.000 —	2.962.000 —	4.737.000 —
Grande-Bretagne ...	3.759.000 —	29.000 —	3.788.000 —
Amérique	1.612.000 —	—	1.612.000 —
Roumanie	892.000 —	545.000 —	1.437.000 —
France	478.000 —	282.000 —	760.000 —
Italie	701.000 —	21.000 —	722.000 —
Russie	718.000 —	—	718.000 —
Bulgarie	92.000 —	487.000 —	579.000 —
Belgique	517.000 —	19.000 —	536.000 —
Suisse	518.000 —	—	518.000 —
Grèce	94.000 —	—	94.000 —

outils, des armes. Ils exportent des bestiaux, des fromages, des laines, du sumac pour une somme de 5 millions de francs environ, surtout par Dulcigno. Il y a aussi, par terre, un certain courant d'échanges avec les marchés de l'Albanie.

V. — GRÈCE

Résumé politique. — Le royaume de Grèce occupe la partie méridionale de la péninsule des Balkans, la région la plus découpée, et s'étend sur une bonne partie de l'Archipel (Cyclades). Sa superficie est de 65,119 kilomètres carrés peuplés de 2,217,000 habitants environ (34 par kilomètre carré) (1).

Le gouvernement est une monarchie constitutionnelle : le roi gouverne assisté de ministres responsables devant une assemblée ou Boulè élue au suffrage universel (2).

Conditions générales de la géographie économique. — La Grèce est en complet contraste économique avec la majeure partie des Etats de la péninsule des Balkans. Turcs, Bulgares, habitant des pays admirablement favorisés par la nature, n'en ont point tiré un profit suffisant ; il est vrai que les Bulgares ne sont pas maîtres de leurs destinées depuis aussi longtemps que les Grecs. Mais ces derniers dominent sur des pays d'une fertilité médiocre, où les ressources minérales sont insuffisantes au développement d'une grande industrie. L'homme a vaincu la nature ; ou,

---

(1) Détail de la population (1889) :

L'immense majorité de la population est grecque, seuls, 90 à 100.000 Albanais occupent certaines parties du pays ;

Grecs dans l'Empire Turc..... 5.900.000
dont ..... 3.500.000 en Turquie d'Europe

Professions :

Agriculteurs et bergers..	444.000	Commerçants.....	117.000
Artisans.....	64.000	etc.	

Religions :

Orthodoxes grecs.....	1.903.000	Protestants et catholiques.	14.677
Musulmans.....	24.000	Juifs.....	5.792

(2) Les finances sont en assez mauvais état; le déficit est considérable :

	Recettes.	Dépenses.
1892...	105.882.000 fr.	107.000.000 fr.
1893.....	106.400.000 —	101.563.000 —

Dette publique..... 720.000.000 fr. (323 fr. par tête).
Budget de la guerre (dépenses)..... 14.580.000 fr.
— marine — ..... 5.154.000 —

L'armée, recrutée par l'obligation du service comprend à peu près 24.000 hommes et 3.000 chevaux sur le pied de paix, 66.000 sur le pied de guerre.

La marine est composée de 39 bâtiments dont 3 cuirassés.

pour mieux dire, les qualités d'articulation maritime de la péninsule hellénique ont compensé les inconvénients d'un sol rocheux et peu fécond. La mer a de tout temps consolé les Hellènes des épreuves de la terre; c'est là qu'ils ont gagné l'habitude et l'audace du négoce, acquis cette souplesse d'esprit qui a fait leur fortune politique et commerciale, contracté cette intelligence merveilleuse des affaires qui, abstraction faite du nombre, les met au premier rang des peuples de l'Europe orientale. En notre siècle où l'habileté industrielle et la ruse commerciale sont, presque autant que la force militaire, des facteurs de la grandeur politique, la Grèce peut aspirer à jouer un rôle considérable dans les débats embrouillés dont la Méditerranée orientale est le théâtre.

Agriculture. — Ainsi l'*agriculture* est peu développée; ce n'est point faute de travail intelligent, mais à cause des conditions mêmes de géologie, de climat et de relief du pays (1). Les régions les plus favorisées sont la Thessalie, la Béotie, la Messénie, l'Elide, enfin les îles, surtout l'Eubée et Corfou.

Les *forêts* ont une superficie fort restreinte; elles ont été ravagées, plus que partout ailleurs, par les bergers qui allument des incendies pour gagner des terres à pâturages. Cette œuvre de dévastation inintelligente n'est pas encore arrêtée, malgré le vote de lois de répression très rigoureuses, et les efforts énergiques du gouvernement pour les appliquer. On comprend combien sont grandes les difficultés de cette tâche dans un pays coupé de montagnes, comme la Grèce. Les Français ont-ils réussi en Tunisie, en Algérie, et même en Corse ? Les forêts les plus étendues de la Grèce sont celles des provinces montagneuses du nord, puis de l'Élide : on exploite dans ces régions la *vallonée* des chênes.

On doit se garder de croire, avec quelques géographes, que la Grèce possédait dans l'antiquité une végétation forestière intense. Sans doute le nombre des arbres a diminué : mais, en outre, il ne faut pas prendre au mot les récits des anciens parlant des forêts de telle ou telle province grecque. Les écrivains classiques n'ont pas menti; mais la notion représentée par le mot « forêt » n'est pas identique dans l'esprit d'un homme de l'Orient et dans celui d'un occidental.

Les *cultures alimentaires* sont loin de suffire aux besoins de la population grecque. Les *céréales* (maïs, froment, orge, seigle, avoine) n'occupent qu'une superficie restreinte. L'Attique cultive surtout l'orge; la Messénie et l'Élide ont de beaux champs de maïs et de blé. L'avoine est beaucoup

---

(1) Distribution du sol (1893) :

Cultures de toutes sortes...	1.430.000	hectares environ.
Forêts	818.000	—
Pâturages.....	2.020.000	—
Terre inexploitée.....	1.212.000	—

Le drainage du lac Copaïs (1893) a ajouté au sol arable une superficie de 24.000 hectares.

plus rare; c'est l'orge qu'on emploie le plus souvent à la nourriture des bestiaux. Le seigle est très peu cultivé (1).

Les *cultures maraîchères* ont une grande importance pour l'alimentation grecque. Dans les jardins bien cultivés des environs des grandes villes et de la campagne, dans les îles en particulier, on récolte beaucoup de *tomates*, d'*aubergines*, de *melons*, de *pastèques*. On commence aussi à cultiver les *pommes de terre* dans quelques provinces.

Les *cultures arborescentes* sont une des sources de la fortune du pays; la *vigne* en particulier est une richesse caractéristique du sol grec. Les ravages du phylloxera en France, les progrès constants de la fabrication des vins de raisins secs, ont vivement encouragé la viticulture hellénique (2).

Les vignobles les plus étendus sont ceux de l'Attique, de l'Élide, de Mantinée, de Corinthe et de la côte d'Achaïe, de Santorin, de Sainte-Maure, de Céphalonie. On distingue généralement quatre groupes :

1° Le *groupe des îles Ioniennes* avec les crus estimés de Sainte-Maure et de Céphalonie. Cette dernière île donne des vins d'une saveur voisine des bons vins de table du midi de la France, assez forts en couleur; on y fait aussi une certaine quantité de vins blancs.

2° Le *groupe du Péloponèse;* là les principales plantations sont dans les districts de Patras et de Corinthe. On y fabrique des vins renommés, vins de dessert surtout; mais une bonne partie des récoltes est vendue sous forme de *raisins secs* pour l'exportation.

3° Le *groupe de la mer Égée;* là le centre de production est Santorin qui prépare des vins blancs et rouges, naturels ou très sucrés. Tinos donne « le malvoisie ».

4° Le *groupe de l'Attique.* L'Attique possédait peu de vignes dans l'antiquité et fabriquait des vins sans réputation. De nos jours les vignobles ont pris une grande extension; les crus des côtes du Parnès et de Phalère comptent parmi les meilleurs de la Grèce.

La production des vins atteint aujourd'hui près de 3 millions d'hectolitres; mais la plupart des raisins sont séchés pour l'exportation. Les vins se conservent difficilement sauf quelques crus privilégiés; pour les garder on les additionne souvent de résine ce qui leur donne une saveur un peu âcre.

---

(1) Culture des céréales (1893) :

Superficie totale.....	449.000 hectares.
Production totale.....	7.350.000 hectolitres.

(2) Culture de la vigne :

1860.....	50.000	hectares.
1875.....	74.000	—
1879.....	83.000	—
1893.....	135.000	hectares plus 67.800 en raisin de Corinthe.

Production en 1893 : 2.970.000 hectolitres plus 158.000.000 kilogr. de raisins de Corinthe.

La culture de l'*olivier*, si prospère dans l'antiquité, avait été singulièrement restreinte pendant la domination turque; on punissait les révoltes en coupant les oliviers. Mais la Grèce libérée a reconstitué cette richesse. Il n'y avait plus guère que 2 millions d'arbres au lendemain de la guerre de l'indépendance ; l'œuvre de restauration fut poussée si vivement qu'on en comptait 7 millions et demi en 1870 et 12 millions en 1875. Corfou a les plus belles plantations, la Messénie et la Laconie, l'Attique et la Béotie, l'Eubée sont ensuite les régions les plus favorisées (1). Si la culture s'est rapidement étendue, les progrès de la fabrication de l'huile ont été beaucoup moins satisfaisants. On ne doit pas oublier d'ailleurs que les Grecs consomment une grande quantité d'olives fraiches ; si, dans nos régions, nous sommes accoutumés à ne considérer l'olivier que pour son huile, les Orientaux voient dans le fruit un de leurs meilleurs aliments.

Les *orangers*, les *citronniers*, les *figuiers* abondent dans les îles et dans le Péloponèse. Les *amandiers* donnent, dans les îles, des fruits estimés. Quant aux arbres fruitiers connus des pays de l'Europe occidentale et centrale, *abricotiers*, *poiriers*, ils prospèrent beaucoup moins, et ne portent le plus souvent que des fruits médiocres. Il faut faire exception pour les îles Ioniennes qui doivent à leur merveilleux climat une faculté d'acclimatation vraiment extraordinaire.

Les *cultures industrielles* sont encore peu avancées. Dans cette catégorie il convient de nommer surtout le *mûrier*, le *tabac* et le *lin*. La Grèce compte plus de 3 millions de mûriers cultivés surtout dans les provinces péloponésiennes du sud, en Laconie et en Messénie, puis dans l'Eubée. Les plantations de tabac, jadis de médiocre étendue, fournissent aujourd'hui environ 7 millions de kilogrammes de feuilles d'excellente qualité ; l'Argolide et la Thessalie en possèdent le plus grand nombre d'hectares. Le lin a perdu du terrain en Grèce comme dans l'Occident, par suite de la concurrence des produits russes. On ne saurait encore se prononcer sur le succès des tentatives de culture en grand des cotonniers au sud du Péloponèse ; la Messénie semble offrir à cette plante des conditions propices.

Ainsi l'agriculture grecque, dont les méthodes ne sont pas encore toutes parfaites, mais dont la prospérité repose sur le labeur d'une population sobre et intelligente, est en plein développement; aucune autre région de la péninsule des Balkans ne saurait, à cet égard, être comparée à la Grèce.

L'*élevage* proprement dit n'est point fort développé; il reste bien des progrès à faire pour accroître la richesse animale. Le *gros bétail*, auquel il faut de grasses prairies et beaucoup d'eau, n'était pour ainsi dire, pas élevé avant l'annexion de la Thessalie; les provinces de l'ouest, Messénie, Élide, Arcananie, îles Ioniennes ne comptaient pas en tout 100,000 bêtes

(1) Superficie des plantations d'oliviers (1893): 171.000 hectares produisant 6.795.000 kilogr. environ.

à cornes en 1870. La Grèce n'avait pas 90,000 *chevaux;* en revanche on y nourrissait déjà près de 100,000 *ânes* et *mulets*, animaux excellents pour les transports en pays de montagnes.

Les pays les plus riches sont, après la Thessalie, la Messénie, l'Élide, la Béotie, les îles Ioniennes.

Les *moutons*, faciles à élever dans les régions montagneuses et sèches, sont très nombreux, les *chèvres* également; ces animaux contribuent beaucoup, par leur lait et leur chair, à l'alimentation grecque. On sait que l'expression « manger l'agneau pascal » n'est pas une métaphore dans les pays helléniques (1).

La *pêche* est une industrie fort développée, sur toutes les côtes de la Grèce continentale et insulaire. En outre les marins des îles Cyclades, surtout de Syra, vont, comme ceux des Sporades, encore sujets turcs, pêcher les *éponges* sur les côtes de Syrie, d'Asie Mineure et jusqu'en Tripolitaine et en Cyrénaïque.

Le Grec est excellent chasseur. Les passages d'oiseaux de toutes sortes, *canards* sauvages, *cailles*, etc.., sont fréquents. La *chasse* donne surtout d'abondants produits dans les provinces du nord et dans les îles. La quantité de cailles que l'on tue à Syra, à l'époque des grands passages, est prodigieuse.

Est-il besoin de rappeler la réputation du *miel* de l'Hymette? On élève aussi beaucoup d'*abeilles* dans la Péloponèse, en Arcadie, et dans les régions montagneuses du nord.

L'élevage n'avait pas grande chance de développement avant l'acquisition de la Thessalie ; il en est tout autrement depuis que cette belle province a été annexée. Avant peu d'années la Grèce aura là une précieuse réserve de gros bétail ; elle y trouvera d'excellents éléments pour la remonte de sa cavalerie.

Industrie. — L'*industrie* commence à s'éveiller, quoique les Grecs ne semblent pas encore avoir pleine conscience des ressources de leur pays. Carrières et mines renferment en abondance des matières industrielles; par malheur la houille fait défaut. Mais ce désavantage dont la Suisse a pu triompher à force d'habileté commerciale, la Grèce, à plus forte raison, pourrait le compenser. N'a-t-elle pas une marine à voiles capable de transporter à meilleur compte que tout autre l'indispensable combustible, des négociants aussi avisés que ceux de l'Helvétie? Quand la Russie, la Bulgarie et la Serbie exploiteront mieux leurs gisements houillers, la Grèce profitera, elle aussi, de ces progrès. Dès maintenant les houilles d'Angleterre, de Belgique et d'Autriche arrivent dans quelques ports grecs pour les besoins de la navigation et des manufactures encore assez rares.

---

(1) Élevage:

Chevaux	95.000	Anes	109.000
Bêtes à cornes	337.000	Moutons et chèvres	6.000.000
Mulets	45.000	Porcs	45.000

L'extraction des métaux est déjà active en quelques districts; les gîtes de *plomb argentifère* du Laurium sont l'objet d'une fructueuse exploitation. En 1886, il a été extrait 45,000 tonnes de minerai qui, réduites sur place, ont donné 4,200 tonnes de métal. Au Sounion, dans les îles de Sériphos et de Siphnos, il y a des gisements de même minerai et aussi quelques mines de cuivre. Les *carrières* de marbre du Pentélique, de l'Hymette et de Paros ne sont pas exploitées encore comme elles le mériteraient. Les *salines* dont l'État s'est réservé les bénéfices sont assez nombreuses; celle qui donne le meilleur produit est située à Anavyso en Attique. Le *soufre* abonde à Milo et en Eubée (1).

Mais la *métallurgie* n'est encore représentée que par quelques ateliers de réparation de navires à Syra, au Pirée, à Salamine où l'on a installé l'arsenal de la marine de guerre. Les grands ports, Syra, le Pirée, Nauplie, Patras, Corfou, ont des chantiers de *construction de navires* à voiles et de barques de pêche. Syra possède aussi de grandes *tanneries*.

Les *industries textiles* n'ont pris quelque importance qu'au Pirée où plusieurs manufactures bien outillées fabriquent des tissus à bon marché. La Grèce, qui produit en moyenne 20,000 kilogrammes de soie, a conservé le secret de certaines étoffes que travaillent ses artisans sur des métiers primitifs. L'industrie de la soierie pourra se développer aisément.

Commerce. — Mais les Grecs doivent l'influence qu'ils exercent en Orient et leur rang élevé parmi les États civilisés d'Europe à leur *génie commercial*. Ils ont, depuis dix ans, multiplié les routes, et construit un réseau de voies ferrées. Athènes est maintenant réunie à Patras et à Nauplie; depuis longtemps un chemin de fer faisait le service entre la capitale et son port le Pirée. Les plans d'un raccordement des voies ferrées grecques avec celles de l'Europe par Volo et Salonique sont à l'étude. Le Pirée pourrait alors faire concurrence au grand port macédonien, devenir, mieux que Brindisi, le lieu d'embarquement des voyageurs désireux de gagner l'Égypte, le canal de Suez et l'Extrême-Orient sans risquer un trop long voyage sur mer (2).

Pourtant la mer restera la route par excellence du commerce grec; c'est l'élément du peuple hellénique, le théâtre de son activité. Là aussi on s'est ingénié à améliorer les conditions du trafic. Le canal de Corinthe solennellement ouvert en 1893, évite aux navires venus de Marseille, de

---

(1) Production métallique en 1893 :

Lignite	12.000 tonnes.	Soufre	2.400 tonnes.
Fer	189.000 —	Manganèse	5.300 —
Plomb	4.600 —	Sel	18.000 —
Zinc	22.600 —		

Statistiques muettes sur l'argent.

(2) Chemins de fer grecs (31 décembre 1893) :

Exploités	915 kil.	Concédés	345 kil.
En construction	490 —	A l'étude	128 —

Gênes, de Brindisi et de Trieste le tour du Péloponèse. Le cabotage hellénique en retire aussi un grand avantage pour les relations entre les ports de la mer Ionienne et ceux de l'Archipel (1). Toutefois les résultats de l'exploitation sont loin d'être aussi avantageux qu'on l'avait espéré un moment.

Ce petit pays a une *flotte* commerciale considérable; la *population maritime*, qui habite des côtes développées sur une étendue de 3,000 kilomètres, peut fournir 30,000 hommes d'équipage. Que serait-ce si l'on faisait entrer en ligne de compte les navires et les équipages grecs des îles qui obéissent encore aux Turcs, ou des grands ports d'Asie Mineure où la population de race hellénique est très nombreuse ? Cette marine joue un rôle prépondérant dans l'Archipel; et l'on voit souvent le pavillon grec dans les ports de toutes les régions de la Méditerranée, en particulier à Marseille. Le port du *Pirée*, ceux de *Syra* dans les Cyclades, de *Volo* en Thessalie, sont parmi les plus actifs de la Méditerranée orientale (2).

Le *commerce* proprement dit de la Grèce est assez important, il dépasse 200 millions de francs. Il faut ajouter que, dans tout l'Archipel, et même dans presque tous les pays orientaux, les négociants grecs font la majeure partie des échanges. Les Grecs sont les principaux négociants du Levant où toutes les villes comptent une aristocratie commerciale d'origine hellénique (3).

---

(1) Le canal de Corinthe est un canal ouvert à la navigation maritime : ses dimensions sont les suivantes :

Longueur	6.343	mètres.
Profondeur	8	—
Largeur (au fond)	21	—
— (à la surface)	25	—

(2) Marine de commerce de la Grèce (1893) :

Vapeurs	116	jaugeant	83.508	tonneaux.
Voiliers	944	—	249.378	—
Total	1.060	—	332 886	—

Équipages ..... 27.179 hommes.

Mouvement des ports grecs (1892) :

Entrées : navires grecs	2.639	jaugeant	369.172	tonneaux.
— étrangers	3.943	—	2.419.643	—
Total	6.582	—	2.788.815	—
Sorties : navires grecs	2.105	—	376.531	—
— étrangers	3.377	—	1.964.189	—
Total	5 482	—	2.340.720	—
Total général :	12.064 navires.		5.129.535	tonneaux.

(3) Commerce (spécial) de la Grèce :

	Importations.	Exportations.	Total.
1888	109.000.000 fr.	95.000.000 fr.	206.000.000 fr.
1889	132.000.000 —	107.000.000 —	239.000.000 —
1890	121.000.000 —	95.000.000 —	216.000.000 —
1891	140.000.000 —	107.000.000 —	247.000.000 —
1892	119.000.000 —	82.000.000 —	201.000.000 —

La Grèce *importe* des céréales, du sucre, des denrées coloniales, des bestiaux, puis des tissus, lainages, cotonnades à bon marché ; elle *exporte* des métaux, des raisins secs, des huiles d'olive, des fruits, des cocons, du tabac (1).

Parmi les puissances qui commercent avec la Grèce, le *Royaume-Uni* arrive au premier rang, tant par le chiffre de ses ventes que par celui de ses achats. La *France* suit de loin, achetant beaucoup de raisins secs, de vins, de soies, de tabac, mais ne vendant que pour une somme peu considérable de peaux et d'étoffes de laine. La *Russie* vend beaucoup de céréales, mais n'achète que pour une somme minime. La *Turquie* et l'*Égypte* viennent ensuite, puis l'*Autriche-Hongrie*, grâce à la grande compagnie de navigation du Lloyd qui accapare le cabotage de l'Archipel, et fait concurrence avec succès aux armateurs grecs ; elle vend beaucoup, mais achète peu. Le raccordement de ses chemins de fer avec ceux de la Turquie jusqu'à Salonique lui met une nouvelle arme entre les mains contre ses rivaux de l'Occident. L'*Allemagne* enfin, là comme dans les autres pays de la péninsule des Balkans, suit de près son associée et développe ses échanges avec la Grèce. Mais sur les marchés grecs la lutte est possible pour les peuples maritimes de l'Occident contre les progrès du commerce austro-allemand. La Grèce elle-même, qui vit de trafic maritime, a tout intérêt à ce que les routes de terre ne ruinent pas l'industrie des transports par mer. Enfin elle doit désirer, comme la Russie, que jamais les États de l'Europe centrale n'atteignent les rives de la mer Egée, sinon de fait, du moins grâce à l'indifférence commerciale des Turcs. Son indépendance économique, base de sa liberté politique, y est gravement intéressée ; c'est un danger que les hommes d'État

---

(1) Détail du commerce (1892) :

Importations.

Céréales	23.575.000 fr.	Objets métalliques	5.555.000 fr.
Filés et tissus	22.804.000 —	Poissons	5.037.000 —
Minéraux et métaux	12.186.000 —	Peaux	4.717.000 —
Bois	5.608.000 —	Animaux	4.159.000 —

Exportations.

Raisins secs	40.749.000 fr.	Huile d'olives	2.242.000 fr.
Minerais	17.491.000 —	Tabac	2.174.000 —
Vins	3.276.000 —	Éponges	1.642.000 —
Figues	2.510.000 —	Soie	1.626.000 —

Proportions :

	Importations.	Exportations.
Denrées alimentaires	33.9 p. 100.	69 9 p. 100.
Animaux	4.2 —	— —
Matières premières	22.6 —	30.1 —
Objets fabriqués	39.3 —	— —

de la Grèce et ses négociants ont connu et signalé les premiers (1).

Conclusion sur la Péninsule des Balkans. — De cette étude sur la péninsule des Balkans, il semble bien ressortir que les pays dont elle se compose sont, pour la plupart assez mal dotés de richesses agricoles, mais possèdent par contre, dans leur sol, de nombreuses ressources minérales. Tous, sauf peut-être la Turquie, assoupie dans le fatalisme musulman — pour combien de temps? — doivent arriver à utiliser ces richesses. Grecs, Serbes, Bulgares, curieux de science, avides de progrès, remarquablement doués au point de vue commercial, se sont mis à l'œuvre courageusement, et les progrès accomplis sont déjà remarquables.

---

(1) **Principaux pays en relation avec la Grèce (1891) :**

	Importations.	Exportations.	Total.
Royaume-Uni	40.325.000 fr.	49.774.000 fr.	90.099.000 fr.
France	*12.628.000* —	*25.554.000* —	*38.180.000* —
Russie	27.169.000 —	3.178.000 —	30.347.000 —
Turquie et Égypte	21.490.000 —	8.404.000 —	29.894.000 —
Autriche-Hongrie	18.526.000 —	7.228.000 —	25.754.000 —
Allemagne	7.185.000 —	2.797.000 —	9.982.000 —
États-Unis	3.393.000 —	4.026.000 —	7.419.000 —
Italie	4.220.000 —	1.828.000 —	6.048.000 —
Belgique	3.337.000 —	926.000 —	4.263.000 —
Hollande	357.000 —	2.993.000 —	3.347.000 —

CHAPITRE II

L'ITALIE

§ I. Coup d'œil sur la géographie physique et politique.

Situation et dimensions. — Le royaume d'Italie occupe la longue péninsule médiane de l'Europe méridionale, et la grande plaine qui s'étend entre le demi-cercle des Alpes et la mer Adriatique. Il faut y ajouter les deux îles de Sicile et de Sardaigne. Très allongée dans le sens de latitude, elle s'étend du 36° 30' au 46° de latitude nord; dans le sens de la longitude, ses points extrêmes sont marqués par les 4° et 16° de longitude est. Ses dimensions sont très différentes suivant le sens où on la mesure : tandis que, du Mont Blanc au cap Spartivento, on peut tirer une ligne de 1,160 kilomètres, la largeur maxima n'est que de 500 kilomètres et se réduit souvent dans la péninsule proprement dite à moins de 150 kilomètres.

La superficie est égale à un peu plus de la moitié de celle de la France : 289,589 kilomètres carrés.

Composition du sol. — La division de l'Italie en deux parties distinctes que nous avons déjà signalée se retrouve dans tous les caractères de sa géographie physique. La partie péninsulaire est composée essentiellement de terrains tertiaires traversés d'un bout à l'autre par la longue bande secondaire (terrains crétacés en majorité) des Apennins. La partie continentale se compose de la plaine quaternaire du Pò, entourée de trois côtés par des formations plus anciennes : tertiaires au sud, dans l'Apennin, cristallines et secondaires dans les Alpes. La Sardaigne est à peu près exactement partagée entre les terrains volcaniques de l'ouest et cristallins de l'est. Le volcanisme a deux de ses plus célèbres soupiraux dans l'Etna de Sicile et le Vésuve.

Relief. — L'Italie ne compte guère qu'une plaine digne de ce nom, c'est la plaine du Pò, qui pénètre en golfe profond entre les escarpements du versant sud des Alpes, et les pentes plus douces de l'Apennin septentrional. Dans le reste de la péninsule, le système Apennin formé tantôt d'une chaîne unique, tantôt d'un plateau rocheux, tantôt enfin de plusieurs chaînes parallèles sépare très nettement, et d'un rempart souvent très difficile à franchir les deux versants de la mer Tyrrhénienne et de l'Adriatique, celui-ci étroit, serré de près par les montagnes, celui-là plus

large, mais souvent encombré des chaînes secondaires du Subapennin. La Sicile et la Sardaigne sont, l'une et l'autre, très montagneuses.

Bien qu'il ne dépasse qu'une fois l'altitude de 3,000 mètres (Etna 3,313 m.) le relief de l'Italie a une très grande importance économique, il enlève à la culture une partie assez considérable du territoire et surtout il divise le pays en compartiments séparés et difficiles à faire communiquer ensemble; les Alpes enfin forment une barrière longtemps presque infranchissable et toujours difficile à traverser entre l'Italie et ses voisins de l'Europe centrale.

Littoral. — L'Italie tient le milieu entre les deux péninsules voisines; beaucoup moins massive que la péninsule ibérique, elle est moins articulée que la péninsule balkanique. Elle a cependant une grande longueur de côtes (6,785 kilom.). Ce littoral est varié, souvent remarquablement découpé (côtes de Ligurie, Campanie, Calabre, Sicile et Sardaigne), il est aussi quelquefois pauvre en articulations (côte de Toscane, Latium, côte de la mer Adriatique). Les ports de l'Italie sont parmi les plus beaux de la Méditerranée (Gênes, Spezzia, Naples, etc.).

Climat. — Le contraste est surtout grand au point de vue du climat entre les deux parties du pays. Tandis que la plaine du Pô, abritée de tous les côtés des influences maritimes, a un climat absolument continental, aux hivers allemands et aux étés espagnols, la péninsule baignée de tous les côtés par la Méditerranée, ignore les hivers (sauf sur les montagnes), et jouit en été d'une chaleur tempérée par la brise de mer, cependant les côtes, et en particulier celles de la Toscane et du Latium sont infestées de *mal'aria* (1).

Les pluies, très fréquentes et considérables dans la région alpestre, dans le haut Apennin (2 m. 1/2) deviennent de plus en plus rares à mesure que l'on descend dans les plaines, sans que cependant la sécheresse se fasse jamais vraiment sentir. La péninsule proprement dite est, comme tous les pays méditerranéens, soumise au régime des pluies d'hiver.

Hydrographie. — La forme du pays et la disposition de ses montagnes font qu'il n'y a en Italie qu'une région où puisse se développer un fleuve important, c'est la plaine du nord, où coule le Pô. Celui-ci, né des Alpes, en reçoit le tribut sur sa rive droite par des affluents nombreux et abondants. Sur sa rive gauche, les torrents des Apennins ne lui apportent qu'un tribut précaire. Il suffit à richement irriguer la plaine lombarde. Dans la péninsule, les fleuves sont plus courts, moins abondants, peu ou point navigables (surtout du côté de l'Adriatique), mais ils rendent des services à l'agriculture.

L'Italie a des lacs en assez grand nombre : d'abord les réservoirs des

---

(1) **Températures :**

Milan.....	Janvier 0°,5	Juillet 24°.
Naples.....	Janvier 8°,3	Juillet 24°.3.

Alpes, régulateurs et filtres des affluents du Pô, puis les cuvettes d'origine volcanique de la Péninsule, sans importance aucune.

Populations. — Le royaume d'Italie comptait, au 31 décembre 1894 une population de 30,900,000 habitants, très agglomérés, puisque la densité moyenne est de 107 habitants par kilomètre carré et atteint 189 en Campanie. Cette population s'accroît très rapidement par l'excédent des naissances sur les décès, mais l'émigration combat cet accroissement et enlève au pays une quantité considérable de ses enfants (1).

L'Italie est peuplée presque exclusivement de descendants des anciens Latins; peu de pays ont une population aussi homogène, bien qu'il ne faille pas considérer comme absolument semblables le Piémontais dur au travail et âpre au gain et le Napolitain paresseux et rêveur.

Presque tous les Italiens sont catholiques romains, c'est à peine si l'on compte dans le royaume 62,000 protestants et 38,000 israélites.

Gouvernement. — L'Italie, unifiée depuis 1859 seulement, complétée en 1870 par la conquête de « Rome Capitale » forme une monarchie constitutionnelle ; le roi, assisté de ministres responsables, a le pouvoir exécutif; le pouvoir législatif appartient à deux chambres, l'une, le Sénat, nommée à vie par le roi, l'autre, la Chambre des députés, élue par le suffrage des hommes âgés de 25 ans et sachant lire et écrire (En 1881, 53 p. 100 des hommes de plus de 20 ans étaient illettrés).

L'Italie souffre de l'état précaire de ses finances fortement obérées par la nécessité d'entretenir une armée et une flotte considérables depuis que le pays est entré dans la Triple-Alliance (2). Les impôts sont formidables

---

(1) Mouvement de la population :

Années.	Excédent des naissances.	Émigration.
1888	299.132	290.736
1889	381.129	218.412
1890	287.192	217.244
1891	336.812	293.631
1892	308.630	223.667

Principales villes (1892) :

Naples	532.000 hab.	Florence	197.000 hab.
Rome	440.000 —	Venise	149.000 —
Milan	426.000 —	Bologne	141.000 —
Turin	330 000 —	Messine	141.000 —
Palerme	273.000 —	Catane	119.000 —
Gênes	212.000 —	Livourne	104.000 —

(2) Armée et marine :

Armée. Service militaire obligatoire (2-3 ans de service actif).

Effectif total en temps de paix :	officiers	14.563
— —	soldats	263.592
— —	chevaux	50.543
—	guerre	2.005.884 h.

Marine : 273 navires jaugeant 328.723 chevaux..... 21.611 hommes.
Effectif en temps de guerre..... 70.532 —

et risquent de tarir complètement toute agriculture et toute industrie dans le pays (1).

§ II. Géographie économique.

Condition générale. — Le royaume d'Italie a fait, depuis le jour où l'unité nationale a été assurée, plus de progrès peut-être qu'aucun autre pays d'Europe, l'Allemagne exceptée. Son sol riche a été mis en culture par un peuple sobre, habile et laborieux. Si le sous-sol n'est point pourvu de combustible minéral, du moins on y trouve en abondance la plupart des métaux industriels; l'éducation scientifique s'étant développée, l'industrie a pu commencer à prendre un certain essor. Enfin les relations commerciales de l'Italie se sont étendues en général, à la suite du percement des Alpes centrales, surtout avec les peuples du nord de l'Europe. Les Italiens ont même tenté d'acquérir des colonies. Si ces colonies ne sont pas encore sorties de la période militaire, on ne peut cependant préjuger déjà de leur valeur, les exemples de colonisation heureuse dès le début ne sont pas nombreux ; s'il en existe même.

A. — Agriculture.

Aptitudes naturelles. Principales régions. — L'Italie renferme plusieurs zones d'une fertilité merveilleuse ; mais les procédés de culture sont encore très arriérés en bien des provinces. En revanche l'utilisation du sol est complète, ingénieuse, si l'on en juge par les plus récentes statistiques (2).

---

(1) Budget en millions de francs :

	Recettes.	Dépenses.
1887-1888	1.936	1.993
1888-1889	1.866	2.007
1889-1890	1.903	1.879
1890-1891	1.898	1.852
1891-1892	1.747	1.796
1892-1893	1.666	1.694
1893-94 (prévisions)	1.755	1 753

Dette publique (1893)..... 11.782.883.231 fr.

Budget de la guerre : ordinaire	237.453.000 fr.
— extraordinaire	4.000.000 —
— — marine : ordinaire	98.450.000 —
— — — extraordinaire	6.940.000 —
Total	347.743 000 fr.

(2) Répartition des terres :

Terrain improductif	13.1 p. 100.
— productif	86.9 —
dont	
Forêts	12 —
Cultures	36 —

Population agricole..... environ 15.000.000 de personnes.

La *répartition des cultures* est très variable, puisque, de la Sicile aux Alpes, s'échelonne toute une série de climats, puisque les contrastes de la qualité géologique des terres, de leur altitude sont tout aussi saisissants d'une province à l'autre. D'ailleurs tout n'est pas l'expression pure et simple de l'aptitude naturelle ; l'intervention de l'homme a beaucoup modifié les conditions primitives du terroir italien. C'est ainsi que dans la province de Novare et en Lombardie un savant système d'irrigation appliqué dès le treizième siècle a graduellement changé en terres très fertiles d'anciennes étendues de landes et de marécages.

Les aspects et les modes d'exploitation varient à la fois dans chacune des grandes zones climatiques et végétales de l'Italie. Le géographe Karl Ritter a bien montré ces variations dans toute l'étendue de la péninsule ; qu'il nous suffise de résumer ici ses observations pleines de sagacité.

Il distingue les trois systèmes suivants :

Dans le *système Lombard*, le sol est divisé en un très grand nombre de propriétés ; là, c'est surtout à un merveilleux aménagement des eaux d'irrigation que tient la prospérité des cultures. Cette zone s'étend de la base du Mont Cenis à l'ouest jusqu'à la mer Adriatique à l'est sur la Lombardie et la Vénétie, et, du nord au sud, du pied des Alpes à la base septentrionale des Apennins. Le Pò et ses affluents arrosent ce riche domaine de plaines, l'un des plus peuplés de l'Europe. Ce même système de culture savante et intense est appliqué à toute les plaines de quelque développement dans la péninsule. Maïs, riz, céréales, cultures alimentaires de toutes sortes, jardins fruitiers et potagers se succèdent sans interruption ; il n'y a point d'espace perdu. Si l'on en juge par la minutie des soins, on se croirait dans une région de petite culture. Mais le cultivateur n'y est en général que fermier.

Le deuxième système est celui de la *culture en terrasses*, appliqué sur les pentes des régions montagneuses de toute l'Italie. Là les richesses végétales consistent en vignes, en figuiers, en arbres fruitiers de toutes sortes, puis plus au sud en orangers, citronniers, oliviers.

A une troisième série appartiennent à la fois les *hautes montagnes* et les *districts marécageux*, les *maremmes*. Les marécages sont développés à la fois sur les côtes et le long des cours de certains fleuves, de l'Arno en particulier. On sait que, dans l'antiquité, ces étendues désolées des environs de Civita-Vecchia, d'Ostie, de Capoue, de Terracine, des Marais Pontins, furent de riches terrains de culture ; les environs de Rome furent beaucoup plus riants qu'aujourd'hui ; et déjà le succès des premiers travaux de culture scientifique démontre qu'on pourra y restaurer sans trop de peine l'œuvre des anciens.

Les forêts. — Les surfaces boisées de l'Italie représentent environ 13 p. 100 de l'ensemble du territoire, soit 4,150,000 hectares. Les forêts sont très clairsemées ; elles ont été exploitées sans aucun ménagement, surtout dans les provinces méridionales où le déboisement est très avancé. Le chiffre assez élevé de la surface forestière ne doit point faire

illusion ; en réalité il n'y a guère que 2 millions d'hectares plantés en hautes futaies ; le reste ne se compose que de taillis peu épais et nullement utilisés.

Mais les essences des forêts italiennes leur donnent une assez grande valeur. Le *chêne* se rencontre à la fois dans les forêts du nord, du centre, en Toscane et en Ombrie, puis dans l'île de Sardaigne qui possède la belle forêt de Montana : les *chênes-lièges* de la même île donnent un produit estimé. Les *hêtres*, les *pins* et les *tilleuls*, les *frênes* et les *châtaigniers* peuplent aussi les grands bois du nord : les châtaigniers sont l'objet d'une culture soignée dans ces régions et jusque vers l'Apennin central.

Auprès de Ravenne s'étend une des plus belles forêts de châtaigniers de l'Europe. Les châtaignes sont la nourriture d'un grand nombre d'Italiens des classes pauvres, en Toscane, dans les Abbruzzes et en Piémont (1).

Les plaines ont pour arbres caractéristiques le *peuplier*, le *cyprès* et le *cytise*. Enfin on voit en Italie nombre de *caroubiers*, de *buis* et d'*acacias*.

L'exploitation des forêts fournit, outre les troncs, planches, etc., de la *poix*, du *liège* et des *châtaignes*.

Plusieurs mesures ont été prises pour hâter l'œuvre du reboisement ; on s'applique surtout, en Italie, à assainir par des plantations d'*eucalyptus* les pays où sévit la mal'aria (2).

Les cultures alimentaires. — L'Italie est un des pays d'Europe les plus riches en cultures alimentaires et particulièrement en céréales (3). Blé, maïs, seigle, orge et riz rencontrent dans un grand nombre de provinces des conditions favorables.

Le *froment* a toujours été une des productions les plus abondantes du sol italien. Blés de la Sicile, de Naples, de la Toscane, surtout les blés durs ont une réputation méritée ; les marques de Naples et de Barletta rivalisent avec les meilleures espèces de Russie et de France.

Le *maïs* est la céréale caractéristique de la vallée du Pô où il contribue pour beaucoup à la nourriture du peuple des campagnes, soit sous forme de pain, soit sous celle de bouillie ou « polenta ». Sa culture tend même, en Lombardie, et aussi en Toscane, à empiéter sur celle du blé.

Les zones calcaires de moyenne altitude de l'Apennin produisent un peu de *seigle* et d'*avoine ;* la vallée du Pô et la Toscane associent à la culture du maïs et du froment celle de l'*orge*.

Le *riz* trouve dans les régions basses et chaudes de la vallée du Pô en Lombardie et en Vénétie des champs propices ; les riverains du fleuve excellent, comme les Chinois, dans l'art de tenir inondées, dans la me-

---

(1) Châtaigniers en 1891 :

Superficie.....	412.565 hectares.
Produit.....	2.613.083 quintaux.

(2) Production totale des forêts..... 88.000.000 fr. environ.

(3) Terres arables..... 11.092.829 hectares.

sure exacte qui leur convient, les rizières ; la Lombardie et la Vénétie sont les provinces qui donnent les meilleures récoltes (1).

La récolte de l'ensemble des céréales vaut, année moyenne, 1 milliard et demi de francs. Il semble que, depuis une dizaine d'années, les agriculteurs italiens aient une tendance à restreindre leurs ensemencements en céréales, au profit de la vigne et d'autres cultures arborescentes, puis des cultures fourragères. Les dernières statistiques accusent une diminution graduelle des récoltes de blé, d'avoine, d'orge et de maïs. C'est une transformation faite dans un intérêt commercial facile à comprendre. Le riz lui-même commence à perdre du terrain devant la concurrence de l'Inde, de l'Indo-Chine et de la Chine.

Les *pommes de terre* sont cultivées un peu dans chaque province ; au reste leur production a diminué comme celle des céréales. Dans la Lombardie et dans tout le midi de la péninsule on récolte surtout les *patates*. L'Italie consomme peu de pommes de terre ; elle en exporte (2).

Les *cultures maraîchères* sont l'objet des soins les plus intelligents et ajoutent un appoint considérable à l'alimentation du peuple italien. Les gens du midi consomment beaucoup de *pois chiches*. Partout les fèves, les haricots, les légumes contribuent à la nourriture ; en Toscane les fèves sont employées pour l'alimentation des chevaux. Comme en Espagne, les plantes maraîchères suppléent à l'insuffisance des récoltes de céréales beaucoup plus que les pommes de terre (3).

Les cultures arborescentes et les fruits. — Les cultures arborescentes de l'Italie sont en complète prospérité et en voie de développement rapide. Le zèle des agriculteurs de la péninsule a surtout été vivement stimulé par l'espoir de prendre la place des viticulteurs français qu'éprouvait le phylloxéra ; mais la rupture des relations commerciales entre les deux pays a trompé récemment cet espoir, non moins que la résurrection des vignobles français et le développement de ceux de l'Afrique française.

Quoi qu'il en soit, l'antique « Œnotrie » occupe aujourd'hui le second rang parmi les pays viticoles du monde et n'est point distancée de beau-

---

(1) Culture des céréales (1892) :

	Superficie.	Production.	A l'hectare.
Froment	4.529.000 hect.	40.687.000 hectol.	9 hectol.
Maïs	1.903.000 —	25.418.000 —	
Seigle	143.000 —	1.400.000 —	
Avoine	450.000 —	6.000.000 —	
Orge	313.000 —	2.700.000 —	
Riz	197.000 —	7.260.000 —	36,70 —

(2) Culture des pommes de terre (1891) :

Superficie ..... 181.137 hectares.
Production ..... 7.392.000 quintaux.

(3) Culture des légumes secs (1891) :

Superficie ..... 873.592 hectares.
Produisant ..... 5.336.000 hectolitres.

coup par la France. Sol et climat y sont également favorables à la prospérité des vignes (1).

Longue est la liste des vins italiens, grande la variété des crus.

C'est la *Sicile* et la partie méridionale de la péninsule qui possèdent les plus vastes plantations. On connaît la réputation de ses vins de *Marsala* et de *Syracuse*, forts en alcool, sucrés, préparés avec un assez grand soin d'après les méthodes françaises.

Au second rang sont les *Calabres* et le *Napolitain*, avec les crus célèbres de Capri ; cette région a développé ses plantations plus rapidement qu'aucune autre de l'Italie.

L'*Italie adriatique du sud*, l'Apulie, n'a pas fait des progrès moins remarquables ; avant la rupture du traité de commerce avec la France, les vins forts et médiocrement préparés de Barletta et de Bari venaient combler le déficit de notre production nationale. Cet acte politique a profondément éprouvé et découragé les viticulteurs du sud-est, en a même ruiné un grand nombre.

Le *Piémont* a des vins rouges (Barolo) qui ressemblent, beaucoup plus que les précédents, à nos vins de moyenne qualité du centre ; l'art de fabriquer les vins y est plus avancé que dans la plupart des autres provinces d'Italie, sauf la Sicile.

La *Toscane*, connue pour son *chianti* assez léger et savoureux, l'*Émilie*, les *Marches et l'Ombrie*, ont des récoltes inférieures en quantité. La Lombardie et la Vénétie donnent moins encore. Le Latium, la Sardaigne et la Ligurie sont des pays vignobles de faible importance (2).

Les progrès des plantations de vignes en Italie ont été la conséquence de la crise du phylloxera en France ; on a étendu ces plantations avec une fiévreuse activité. Le rendement le plus élevé est celui de la province d'Alexandrie où, grâce à un choix ingénieux des plants et à d'habiles méthodes de culture, on a obtenu 25 et 26 hectolitres à l'hectare, tandis que la même superficie en produit à peine 8 dans la province de Trévise.

On ne saurait attribuer avec précision une valeur marchande aux produits vinicoles de l'Italie, qui sont de fort inégale qualité. Malgré de rapi-

---

(1) Culture des vignobles :

Superficie (1891)..	3.443.713 hectares		(1893)...	3.466.000 hect.
Production	1890.....	29.457.000	hectolitres.	
—	1891.....	36.992.000	—	
—	1892.....	33.300.000	—	
—	1893..	29.972.000	—	

(2)

Sicile (1891).....	291.442	hectar. prod.	6.855.555	hectol.
Sud méditerranéen.....	303.505	—	5.496.092	—
Sud Adriatique.....	341.804	—	6.923.327	—
Piémont.....	245.136	—	3.816.622	—
Toscane.....	384.768	—	3.519.688	—
Émilie.....	678.459	—	2.946.994	—
Marches et Ombrie.....	353.514	—	2.917.704	—
Lombardie.....	195.663	—	1.158.207	—

des progrès, dire que ce pays est presque l'égal de la France est juger à faux et simplement d'après le nombre d'hectolitres. La majeure partie des vins italiens est encore mal préparée et ne peut se vendre qu'à des prix médiocres.

Enfin l'Algérie et la Tunisie ont multiplié leurs plantations de vignes et pourront, dans quelques années, faire concurrence aux Italiens.

La culture de l'*olivier* est une des mieux appropriées au sol et au climat du centre et du sud de la péninsule ; elle fut, dans l'antiquité, une des richesses de ce pays. A cet égard aussi les progrès ont été tout à fait rapides depuis vingt ans. Les centres de production sont les provinces napolitaines et la Sicile ; de l'Italie méridionale provient la plus grande partie de l'huile que fournit la péninsule. Mais le Piémont et la Toscane travaillent mieux les olives que les provinces du sud ; l'huile de Lucques fait prime sur les marchés de France, d'Angleterre et d'Amérique. En moyenne le rendement atteint à peu près 2 hectolitres 1/2 à l'hectare : c'est en Apulie qu'il est le plus considérable (1).

A l'Italie méridionale, aux campagnes de Naples, de Sicile et de Sardaigne appartiennent aussi de véritables forêts d'*orangers* et de *citronniers :* ses ports expédient chaque année d'excellents fruits pour une valeur d'environ 45 millions de francs (2). Mais, grâce à son développement en latitude et à la merveilleuse succession de climats qui en est la conséquence, tous les arbres fruitiers de l'Europe et une partie de ceux de la zone tropicale sont naturalisés sur le sol italien. Non seulement l'Italie méridionale a ses *figuiers*, comme la plupart des contrées méditerranéennes de l'Europe ; mais on récolte à Reggio des *ananas* estimés. *Pommiers*, *poiriers*, *abricotiers* et *pruniers* sont cultivés dans le nord et le centre ; qu'on y ajoute des *pêchers*, des *grenadiers*, des *noyers* et l'on n'aura pas encore une idée complète de la singulière aptitude du sol et du ciel d'Italie pour les cultures arborescentes. La France même ne saurait soutenir la comparaison à cet égard.

Les cultures industrielles. — Les cultures industrielles sont beaucoup moins avancées, ce qui s'explique par le faible développement des industries italiennes. Mais la variété des terroirs et des climats permettra, quand l'activité industrielle se sera mieux développée dans la péninsule, de cultiver nombre de plantes utiles de cette catégorie.

Les *plantes textiles* occupent une grande étendue. Le *chanvre* du Bolonais est sans rival au monde pour la longueur des fibres, pour leur blancheur et leur finesse. Le Ferrarais, la Vénétie, la Lombardie et le Piémont cultivent aussi beaucoup de chanvre. Dans les terres riches, bien irriguées et largement engraissées de ces provinces, les tiges atteignent parfois plus de 4 à 5 mètres de hauteur. L'excédent de la récolte

---

(1) Culture de l'olivier (1891) : 1.031.470 hectar. prod. 2.740.000 hectol.

(2) Culture de l'oranger et du citronnier (1892) : 16.108.000 plants produisant 3.139.578.000 de fruits.

est presque entièrement exporté en Angleterre et en France par le port de Venise (1).

Le *lin* est une culture non moins importante pour l'Italie du nord. Elle fait la richesse des provinces de Crémone et de Crème, puis de la Lombardie (2).

Grâce à l'extrême chaleur de ses provinces méridionales, l'Italie peut y cultiver le *coton*. Les cotons de la Pouille, du pays de Salerne, de la Sicile, et de la Calabre sont notablement supérieurs à ceux de l'Inde et valent ceux des États-Unis d'Amérique. Aussi cette culture s'était-elle rapidement développée pendant la guerre de sécession ; quoique plus restreinte de nos jours, elle est encore considérable. On récolte chaque année pour une valeur de plus de 50 millions de cette précieuse matière.

Le *tabac*, plante capable de prospérer sous des climats très divers, pourrait donner en Italie les produits nécessaires pour les manipulations les plus variées. Depuis que le ministère des finances a repris le monopole (1884), les méthodes de plantation ont été bien étudiées. L'Italie ne peut cependant suffire à sa consommation très considérable (3).

Le *mûrier* est une culture de première valeur pour l'Italie où la sériculture est si développée encore, malgré la maladie des vers à soie. La Lombardie en possède le plus grand nombre, puis l'Ombrie, le Piémont et le Frioul (4).

La *betterave* tend à gagner du terrain dans l'Italie septentrionale, où ses produits sont très rémunérateurs ; tel canton au sol riche de la Lombardie rend jusqu'à 50,000 kilogrammes par hectare. Au moyen âge, la *canne à sucre* était cultivée en grand dans toute la Sicile ; elle a presque complètement disparu aujourd'hui.

Le Piémont possède presque seul des houblonnières ; le *houblon* y rencontre des conditions climatiques très favorables. Mais dans un

---

(1) Culture du chanvre (1891) :

Superficie	104.796 hectares.
Produit	714.000 quintaux.
1889	849.000 —
1890	792.000 —

(2) Culture du lin (1892) :

Superficie	51.858 hectares.
Produit	197.000 quintaux.
Moyenne par hectare	3qx,80

(3) Culture du tabac :

	1891.	1892.
Superficie	2.683 hectares.	3.740 hectares.
Produit	3.140.000 kgr.	4.483.000 kgr.

Consommation evaluée à 16.500.000 kgr.

(4) Production des cocons (1891) : 37.922.000 kgr. ; (1892) : 34.641.000 kgr.

pays essentiellement viticole comme l'Italie, ce ne sera jamais qu'une culture accessoire.

Les progrès de l'industrie des couleurs minérales ont amené l'abandon d'un grand nombre de champs de *garance* et de *safran;* la garance a presque complètement disparu. Les populations pauvres de la Basilicate, des Abruzzes et de la Calabre cultivent encore le safran. Le *sumac* occupe une superficie assez importante.

Il resterait à citer les *réglisses* de Calabre et de Sicile, le *sorgho* de Padoue, l'*anis* de la Pouille et de la Romagne, si recherché des distillateurs de Hollande et de France, la *manne* officinale des frênes de Sicile et de Calabre, les *fleurs* de la rivière de Gênes où l'on fabrique tant de parfums, pour donner une idée suffisante de la richesse de l'Italie en plantes industrielles.

Les productions animales; l'élevage. — Les progrès de l'élevage ont été remarquables depuis une trentaine d'années, et en raison directe du recul de certaines cultures alimentaires. Les propriétaires de « latifundia », découragés par le produit insuffisant de leurs champs, les ont souvent transformés en pâturages, ce dont les paysans ont beaucoup souffert (1).

Ce n'est pas que l'Italie soit tout entière favorable au développement des troupeaux. Il y a contraste violent entre la partie continentale, la vallée du Pô, et la région péninsulaire. Au nord, grâce à l'humidité du climat, à l'abondance des eaux d'irrigation, on peut entretenir de belles prairies et nourrir beaucoup de gros bétail. La péninsule, souvent âpre et rocheuse, mal munie de fleuves médiocres, ne peut, sauf dans les Maremmes et dans quelques zones de pâturages de montagne, élever que du petit bétail.

Le nombre des *bêtes à cornes* s'est rapidement accru (2). La plaine du Pô en possède la majeure partie. Le Piémont, la Lombardie, la Vénétie, grâce à un merveilleux système d'irrigation, présentent à la fois deux excellentes conditions, des prairies naturelles d'une végétation vigoureuse et des prairies artificielles plus riches encore que celles de France; la Lombardie cultive en grand le *trèfle* et la *luzerne*. En plusieurs districts de cette province les prés se fauchent six fois par an.

Il est vrai que les animaux sont en général de races médiocres: mais on corrige graduellement ce défaut par l'introduction de bestiaux suisses et anglais. Dans les prairies des bouches du Pô, des marais Pontins et de la Terre de Labour, dans la Campagne romaine paissent des troupeaux de buffles à demi sauvages.

---

(1) « Les deux tiers de la Calabre sont entre les mains d'une vingtaine de propriétaires. » René Bazin, *Les Italiens d'aujourd'hui*, p. 279.

(2) Bêtes à cornes:

1857	3.600.000
1885	4.800.000
1890	5.000.000

Les *chevaux*, peu nombreux, sont surtout répandus dans les provinces méridionales de la Vénétie (Trévise, Padoue, Rovigo). La Sardaigne élève des chevaux petits, mais robustes, semblables à ceux de notre Corse; la Terre de Labour enfin, et les Calabres élèvent des bêtes d'une grande finesse. Les *ânes* et *mulets* sont nombreux dans les provinces montagneuses.

Les *moutons* diminuent de nombre en Italie comme dans la plupart des grands États de l'Europe, devant la concurrence des pays jeunes d'Australie et d'Amérique du Sud. Ils sont surtout nombreux dans la Pouille, les Abruzzes et la Sicile, et y vivent d'une vie presque sauvage, transhumant suivant les saisons comme en Espagne.

Ajoutons à cette énumération, les *chèvres* des pays montagneux, les *porcs* du Napolitain, des Romagnes et de l'Apennin romain; enfin les *abeilles* qui sont une source importante de revenu pour le Piémont (cire) (1).

La *pêche* est une occupation pour une grande partie de la population des côtes italiennes, et une source importante de revenu (2). *Sardines, anchois, maquereaux, thons*, abondent; les thons, en particulier, sont exportés en grand nombre par les ports de Livourne et de Gênes. Certains points de la côte sont de véritables établissements de pisciculture: par exemple la lagune de Comacchio, où l'on élève l'anguille en quantités énormes. Le golfe de Tarente, un des endroits les plus poissonneux du monde, produit en outre les huîtres, moules, et autres « frutti di mare ».

Les pêcheurs italiens recherchent aussi le *corail* et les *éponges* à Naples, Livourne, Torre del Greco, etc. Plus de 400 bâtiments et de 4000 matelots et plongeurs se livrent à cette pêche jusque sur les côtes d'Algérie, de Tunisie et de Tripolitaine.

Résumé de la production agricole. — L'Italie n'est pas encore exploitée avec un soin parfait. Si la région continentale, baignée par le Pô et ses affluents, peut compter parmi les mieux cultivées du monde, il n'en est pas de même de la péninsule. Les zones les plus fertiles de l'Italie péninsulaire ne sont pas, comme on le croit souvent, celles du nord-ouest, la Toscane, par exemple, mais la Basilicate au sud. Malheureusement cette contrée, et plusieurs autres du midi, manquent des moyens de communication les plus élémentaires, de routes, parfois de sentiers. Le système de culture y est primitif et peu intelligent; enfin les capitaux

---

(1) Élevage (1892):

Bêtes à cornes.....	5.000.000	
Chevaux (1890).....	720.000	
Anes (1890).....	1.000.000	
Mulets (1890).....	300.000	
Moutons.....	6.900.000	prod. 9.600.000 kgr. de laine.
Chèvres.....	1.800.000	
Porcs.....	1.800.000	

(2) Pêche (1891): 19.273 barques montées par 89.311 pêcheurs.
Produit de la pêche..... ..... 15.000.000 fr.

manquent pour la mise en valeur, au moment même où les taxes agraires ont atteint un chiffre énorme (1).

Ainsi, grand contraste entre l'Italie continentale, aussi productive qu'elle peut l'être, riche en céréales, en gros bétail, et l'Italie péninsulaire qui, malgré le rapide développement des cultures arborescentes, est loin encore de produire ce qu'on peut attendre de son sol. Toutefois, jamais les pays du sud, sauf la Sicile, ne rivaliseront avec la merveilleuse Lombardie; l'excès du relief, l'irrégularité ou la médiocrité des pluies resteraient encore de graves obstacles, quand bien même les populations arriérées y deviendraient plus riches et mieux instruites.

B. — Industrie.

L'Italie n'est point dotée de toutes les ressources naturelles qui contribuent à faire naître et prospérer l'industrie. Si ses mines recèlent en assez grande abondance des métaux industriels, la houille fait presque complètement défaut. En outre ses populations, encore médiocrement instruites, ont l'esprit peu industriel; leur agriculture même étant arriérée en bien des provinces, les industries élémentaires qui généralement en dérivent existent à peine. Les causes historiques ont aussi contribué à ce retard du développement économique chez le peuple italien; soumis, jusqu'à une époque récente, à la domination étrangère, divisé entre plusieurs États dont l'esprit particulariste est à peine éteint, il n'a pu gagner la conscience de la solidarité économique des régions de sol et de climat différents.

Industries dérivées du règne minéral. — Les industries dérivées du règne minéral sont tout à fait dans l'enfance, sauf celles qui concernent l'extraction pure et simple des minerais (2).

En fait de combustible minéral on ne peut guère citer que les *lignites* de Toscane, les *tourbes* de la même région et de la zone alpestre, du Piémont et de la Lombardie.

Les mines de *fer* ne sont pas exploitées comme elles le mériteraient; car il en est de fort riches dans l'île d'Elbe et en Sardaigne, puis dans plusieurs vallées alpestres. L'île d'Elbe possède un des plus prodigieux

---

(1) « Le manque de capitaux laisse improductive une grande partie du sol national. L'Italie, *alma parens frugum*, n'arrive même pas à produire le blé dont elle a besoin, restant ainsi de plus d'un milliard en arrière de la France... L'impôt foncier, avec ses surtaxes, absorbe un tiers du revenu,... l'impôt sur les maisons monte, en certains cas, jusqu'à 80 p. 100 et l'impôt sur les valeurs mobilières à 13.20 p. 100... » M. Giuseppe Colombo, ancien ministre du Trésor, cité par René Bazin : *les Italiens d'aujourd'hui*, p. 37.

« Un domaine qui a rapporté autrefois 160.000 fr. et qui ne serait pas affermé à ce prix, dans le temps de crise que traverse la Campagne romaine, est grevé de plus de 42.000 fr. d'impôts ». René Bazin, p. 235.

(2) Extraction minière totale (1892) :

1.222.000 tonnes valant 79.890.000 fr. extraites par 58.000 ouvriers.

dépôts de minerai qui soit au monde. Etrusques, Phéniciens, Romains ont successivement fouillé les gisements de Rio-Alto et de Rio-Marina. Ces mines pourraient fournir un million de tonnes de minerai par an pendant vingt siècles; la « pierre d'aimant » ou « calamite » entre pour une forte proportion dans les minerais de l'un des gisements, celui de Calamita.

Les autres métaux sont peu ou mal exploités : le *cuivre*, de Vénétie et de Toscane est exporté à Swansea; on trouve du *nickel* en Piémont, du *zinc* en Sardaigne, du *mercure* en Toscane. La Sardaigne, la Toscane, le Val d'Aoste ont de bons gisements de *plomb argentifère* dont on tire un fort médiocre parti.

Avec sa grande étendue de côtes basses, un climat chaud, l'Italie possède beaucoup de *marais salants:* la Sicile vient au premier rang avec ses marais de Trapani et de Marsala. Comacchio, au fond de l'Adriatique, Cagliari en Sardaigne ont aussi des marais salants Le *sel gemme* est exploité dans la Calabre, la Sicile et la Toscane; enfin des sources salines existent en bien des lieux, surtout en Toscane.

Les maremmes de Toscane (Volterra et Horderello) produisent le *borax*. Mais le *soufre* est sans contredit la matière minérale dont l'exploitation rapporte le plus à l'Italie. La Sicile avec les dépôts de Catane, de Caltanisetta et de Girgenti possède près de 400 soufrières. Les environs du Vésuve et les Marches comptent aussi de riches gisements. Malgré la rusticité des moyens employés, l'exploitation n'a cessé de prospérer et de se développer depuis trente ans (1).

Les *carrières* sont riches. On cite, parmi les plus beaux marbres du monde, ceux des Alpes Apuanes, de Massa, de Carrare; l'extraction y est faite par des artisans qui exercent aussi sur place les métiers de sculpteurs, de modeleurs, préparent à la fois des dalles et des objets d'une certaine valeur industrielle et artistique. Cette seule région de l'Italie produit annuellement pour une somme de 10 à 12 millions de francs de marbres bruts et travaillés. Mais la Toscane, le Piémont, la Ligurie, le Bergamasque exploitent aussi avec profit des *marbres* veinés de différentes couleurs. La *pierre ponce* des îles Lipari, l'*albâtre* de Livourne et de Volterra, la *terre de Sienne* (Toscane), le *kaolin* de l'île d'Elbe, les *grenats* et les *émeraudes* de la même île sont des objets importants de commerce.

---

(1) Exploitation minérale (1893) :

	Quantités (en tonnes).	Valeur.
Combustibles minéraux.....	317.000 t.	2.174.000 fr.
Minerais de fer.....	191.000 —	1.783.000 —
— cuivre.....	96.300 —	2.548.000 —
— zinc	133.000 —	10.467.000 —
— mercure	19.500 —	1.105.000 —
— plomb	29.000 —	4.065.000 —
— sel.....	423.000 —	5.131.000 —
— soufre	418.000 —	29.617.000 —
Argent	1.200 —	1.178.000 —

Si l'Italie extrait peu et mal ses richesses minérales, elle les travaille moins encore. Bien des minerais sont exportés bruts à l'étranger et vendus dès leur sortie de la mine. Les *industries métallurgiques* ne sauraient être, dans un pays pauvre en houille et incapable d'exploiter convenablement ses mines, ni prospères, ni géographiquement localisées. Les grandes villes, où la main-d'œuvre est habile, les ports maritimes où les constructeurs de navires emploient de plus en plus exclusivement les métaux, possèdent les ateliers les plus actifs. Milan, Brescia et Lecco fabriquent des *tôles*, de la *quincaillerie*, de la *chaudronnerie*. Les ateliers de Saint-Pierre-d'Arena, près Gênes, ont plus d'importance et exécutent des travaux de plus grande valeur : *locomotives*, *matériel de chemins de fer*, *machines d'industrie textile*, *machines pour navires*.

Venise, Castellamare et la Spezzia, ont les grands *chantiers de construction* de la marine de guerre. Terni emploie ses belles chutes d'eau pour donner la force motrice à des usines de matériel militaire, blindages, tôles pour navires, artillerie. Piombino, dans le voisinage des admirables mines de l'île d'Elbe, fabrique des *aciers* estimés ; Lecco a quelque réputation pour ses fils de laiton et divers ouvrages en *cuivre;* Gênes réduit une certaine quantité de *plomb argentifère* (1).

Les *industries chimiques* sont souvent associées aux industries mécaniques dans les usines des grandes villes. Naples, Gênes, Turin, Milan préparent des acides et des couleurs, de la potasse, de la céruse, etc.

Mais c'est dans l'*industrie artistique* que triomphe le goût italien. La France est sa seule rivale en cette matière. Si les grands talents de peintre et de sculpteur sont assez rares aujourd'hui en ce pays qui a produit tant de merveilles, du moins le peuple a conservé une aptitude remarquable pour les arts. Les *verreries* et les *glaces* de Murano sont éclipsées, il est vrai, par celles de France, et des Iles Britanniques. Mais les *porcelaines d'art* et *majoliques* de Milan, Doccia et Faënza, les *mosaïques* de Florence, de Rome et de Murano, les objets d'*albâtre* de Volterra et de Florence, les *vases* de formes grecques et étrusques fabriqués à Naples ont conservé la faveur des visiteurs étrangers et s'exportent au loin : et si d'autres pays, où le grand art est mieux compris, font concurrence à la fabrication italienne de ces mêmes objets plus ou moins artistiques, c'est souvent en employant des ouvriers italiens. Qui n'a entendu parler aussi de cette bijouterie de *corail* qui occupe plu-

---

(1) Production métallurgique (1893) :

	Quantités.	Valeur.
Fonte	8.000 tonnes.	1.155.000 fr.
Fer	138.000 —	34.134.000 —
Acier	71.000 —	16.987.000 —
Cuivre	6.900 —	11.931.000 —
Plomb	19.900 —	4.975.000 —
Mercure	273 —	1.324.000 —
Antimoine	376 —	298.000 —

sieurs milliers d'artisans à Torre del Greco, Gênes et Livourne; les innombrables colliers fabriqués dans ces villes sont vendus au loin, en Russie, dans les Indes, en Chine, au Japon, en Amérique, et constituent même un précieux objet d'échange pour les relations avec les peuplades sauvages d'Afrique et d'Océanie.

Industries dérivées du règne végétal. — Les industries dérivées du règne végétal sont surtout alimentaires et textiles. En ce pays agricole par excellence les industries alimentaires sont même de beaucoup prépondérantes.

Les *pâtes alimentaires* sont non seulement un objet de consommation courante pour les Italiens, mais encore un article d'exportation de valeur considérable. L'Amérique du nord et du sud, sans compter nombre d'États européens, en reçoivent de Gênes, de Naples et de Palerme des cargaisons importantes. Les fabriques de macaroni de Torre dell' Annunziata, de Gragnano et de Castellamare emploient annuellement plus de 80 millions de kilogrammes de farine; il y a, dans la région napolitaine seule, 100 fabriques. Nous n'avons pas à rappeler, à titre d'industrie, les diverses manipulations, d'ordre assez élémentaire, que l'on applique aux fruits, la fabrication des vins, des huiles d'olives, des confitures, des conserves. L'abondance des huiles d'olives a déterminé l'établissement de nombreuses fabriques de savons, à Florence, à Gênes, à Reggio et en Sicile.

Une industrie qui, jusqu'à ces dernières années, était restée purement italienne et l'est encore par quelques détails, est celle des curieux tissus de *pailles* avec lesquels on fabrique des chapeaux. La fameuse paille d'Italie provient d'un blé spécial dont le centre de production est la vallée de l'Arno; la fabrication est active dans la plupart des villes de Toscane, mais surtout à Empoli (1). Quant à la paille de riz, c'est un assemblage de copeaux très fins de saule blanc.

Les *industries textiles* proprement dites ne sont pas très développées en Italie. Le centre du travail du *coton* est à Gênes, Milan et Biella. On en tisse en outre dans des bourgs de Toscane et du Napolitain (2).

Les tissus communs dont se sert le plus la population italienne viennent de Toscane et sont faits avec des fils anglais importés de Liverpool; leur fabrication est en rapide progrès.

Le *chanvre* et le *lin* que produit l'Italie sont surtout exportés; on n'en travaille dans le pays qu'une très faible part. Milan, Gênes, Ferrare, Livourne, Naples fabriquent des *toiles* et des *cordes*. Les belles *dentelles* de Venise et de Milan sont très réputées. Mais ce sont là des métiers qui occupent un nombre médiocre d'ouvriers En somme, l'Italie ne tra-

---

(1) Exportation en 1892 :

Tresses de paille pour chapeaux...	7.789	quintaux.
Chapeaux de paille.....	3.072.400	chapeaux.

(2) Moyenne des broches à filer le coton..... 1.300.000

vaille pas tout à fait les deux tiers de ses récoltes de lin et de chanvre.

Industries dérivées du règne animal. — Nous retrouvons, pour les industries dérivées du règne animal, la même division en industries alimentaires et textiles. Les pays d'élevage fabriquent une grande quantité de *fromages* de toutes sortes. On sait, d'autre part, la renommée de la *charcuterie* de Bologne et d'autres villes.

Les *industries textiles* de la *laine* et de la *soie* sont relativement assez prospères. L'Italie est obligée d'importer, en sus des dix millions de kilogrammes qu'elle produit, un gros contingent de laines d'Amérique et d'Australie. Gênes, Biella, Turin, Rome, fabriquent des lainages de toutes sortes.

La production de la soie, grandement diminuée par la maladie des vers, fait cependant de nouveaux progrès depuis quelques années (1). L'Italie devrait, vu son climat si favorable à la culture des mûriers, tenir un des premiers rangs dans l'industrie de la soie; or, elle n'occupe que le sixième, après la France, la Grande-Bretagne, l'Allemagne, l'Autriche et la Suisse. C'est que, ni la main-d'œuvre, ni les ressources mécaniques du pays ne sont encore à la hauteur de son aptitude naturelle. Milan et la Lombardie possèdent les plus nombreuses filatures ; pour le tissage. Milan, Côme, Turin, Gênes se partagent les métiers. A Gênes et à Turin se fabriquent les plus beaux velours, à Venise, les tapisseries de brocart les plus renommées (2).

Il n'y a aucune localisation vraiment géographique de l'industrie textile de la laine ; cette industrie s'est fixée dans les grandes villes, à portée de la main-d'œuvre la plus abondante et la plus habile. Au contraire, on remarquera que les industries de la soie sont exercées dans le centre même des régions qui comptent le plus de mûriers et de magnaneries. Toutefois, si l'Italie exporte des soies brutes à l'étranger, elle en fait aussi venir du dehors pour les besoins de ses manufactures.

Résumé de la production industrielle. — En résumé, l'Italie est encore, malgré de récents progrès, un pays agricole par excellence. L'industrie n'y est et n'y sera de longtemps qu'une branche accessoire de l'activité économique. Bien des causes contribuent à maintenir l'industrie dans cette condition inférieure. C'est d'abord le manque à peu près complet de houille et l'exploitation très défectueuse du métal industriel par excellence, du fer.

L'homme n'a pas encore, jusqu'ici, corrigé par ses efforts les vices de l'aptitude naturelle. Le peuple est laborieux, dur à la peine dans la plupart des provinces du nord et du centre, mais souvent apathique et indolent dans le midi. Son instruction moyenne est encore médiocre ; la culture scientifique, celle qui intéresse les progrès de l'industrie, laisse justement le plus à désirer. L'Italie compte, sans doute, beaucoup d'ar-

---

(1) Production de la soie grège (1891)..... 3.210.000 kgr.

(2) Filature de la soie : 1.491 établissements employant 99.391 personnes.

tistes, de lettrés, de philosophes et d'historiens, mais encore peu de savants; et en tout cas la science, en grand honneur dans les académies, n'a point, jusqu'ici, pénétré par l'enseignement dans toutes les couches de la société.

C'est plutôt la faute des destinées que celle des facultés de la nation. L'Italien est d'une remarquable intelligence en général, et pourvu d'un esprit pratique auquel on ne saurait trop rendre justice. Mais son pays, affranchi depuis peu, n'a pas encore cette cohésion parfaite de l'esprit national qui fait la force d'une France et d'une Allemagne.

C. — Commerce

Les voies de communication. — Pour juger des avantages que donne à l'Italie sa position en Europe et sa forme de péninsule, il faut éviter de développer, comme on le fait trop souvent, des considérations empruntées à l'histoire de l'antiquité romaine. Ce qui fut vrai au temps où la Méditerranée était le centre politique et commercial du monde, ne l'est plus aujourd'hui au même degré. Non seulement la distribution de la civilisation et des richesses qui en sont la conséquence n'est plus la même, à beaucoup près; mais les relations entre les divers modes de transport, dont le nombre a d'ailleurs été tellement augmenté, ne sont plus du tout les mêmes.

Cette péninsule, par sa situation centrale, pouvait et devait dominer les peuples de civilisation méditerranéenne, Hellènes, Ibères, Asiatiques, Africains. Aujourd'hui la situation de l'Italie est inférieure à celle des îles Britanniques, de la France, de l'Allemagne même, du Portugal et de l'Espagne pour l'exploitation des marchés les plus opulents du Nouveau-Monde, et d'une partie de l'Afrique occidentale. Dans la concurrence des peuples européens avides d'entretenir de fructueux rapports avec le Levant et l'Extrême-Orient, elle est moins bien placée que la péninsule hellénique. L'établissement de voies ferrées transcontinentales à travers l'Asie, et même le simple raccordement des chemins de fer helléniques à ceux de la Turquie, peuvent détourner de son sol le courant qui le traverse aujourd'hui. Ainsi, l'Italie ne peut espérer jouer le premier rôle sur aucun de ces théâtres. Restent les pays de l'Afrique Mineure; mais les meilleurs lots sont déjà ou sous le gouvernement direct ou sous le protectorat de la France.

La cohésion et la solidarité économique des diverses régions qui composent l'Italie ne sont point encore complètement assurées : il y a même quelque antagonisme entre les provinces continentales du nord et les provinces péninsulaires. Rien n'est plus vrai que de vanter les commodités de la situation de Brindisi, si proche du Levant, d'Alexandrie, du canal de Suez; pour le transport des correspondances et des voyageurs riches c'est un point de départ et d'arrivée tout désigné, jusqu'au jour où le Pirée lui fera une victorieuse concurrence. Mais Venise

et Gênes ont intérêt à ce que les navires restent chargés plus longtemps dans leur route vers le nord, à ce que les marchandises partent des villes continentales et non de l'extrémité de ce grand môle allongé vers le sud-est. Au reste le bon marché du transport par navires est en faveur de Gênes et de Venise contre Brindisi, Il y a donc antagonisme entre l'Italie du nord et la péninsule dans cette question des débouchés maritimes.

Les provinces de chacune de ces deux grandes régions ne communiquent pas toutes d'ailleurs bien aisément entre elles. L'Apennin barre les routes de l'Italie du nord au golfe de Gênes et à la mer Tyrrhénienne. Toscane, Latium et Napolitain ne sont reliés que fort imparfaitement entre eux et d'une manière plus précaire encore avec les pays du versant adriatique. Il n'y a, dans le royaume d'Italie, qu'une seule région naturelle étendue et cohérente, le bassin du Pô; or elle n'a en Gênes un débouché sur la Méditerranée occidentale qu'à travers les rampes et les tunnels de l'Apennin ligure; et sur l'Adriatique son port d'issue, Venise, n'est point dans la région padane. Les pays de l'Arno ont Livourne, les Marches Ancône, l'Italie du sud-ouest Naples, celle du sud-est Brindisi; la Sicile, découpée aussi de montagnes, a plusieurs issues. Il y a donc condition défectueuse des débouchés dans la zone plus largement développée du nord, et incohérence, communications difficiles entre les provinces péninsulaires.

Ces défauts de nature ne se corrigent que par un développement considérable des voies artificielles de communication; l'Italie, libre et unifiée depuis peu, n'a pu, malgré de larges sacrifices, regagner le temps perdu.

Le rôle de l'Italie dans les relations internationales est facile à définir. Depuis que des tunnels ont troué les Alpes, l'Italie est devenue, soit par Gênes, soit par Brindisi, le débouché sur la Méditerranée, vers le Levant, l'Inde et l'Extrême-Orient, des États de l'Europe occidentale et centrale, de l'Allemagne en particulier et des Iles Britanniques, de la Suisse, de la Belgique et de la Hollande. On tâche d'attirer par le Saint-Gothard, nœud des relations entre Anvers, Brême et Hambourg d'une part, Gênes et Brindisi de l'autre, le trafic qui emprunta longtemps le passage facile et sans grandes pentes de l'isthme français. Enfin par le tunnel du Mont Cenis une partie du transit français gagne Brindisi.

Voyons maintenant quelle est l'organisation et l'importance de chacun des modes de communication.

L'Italie fut, dans l'antiquité, pourvue d'un admirable réseau de *routes* grâce auxquelles Rome tenait soumises des provinces que la nature avait si nettement séparées les unes des autres, et atteignait, par delà les Alpes, les peuples barbares de Gaule et de Germanie. Il importe d'évoquer ce souvenir; car, si la place de l'Italie dans l'ensemble du trafic international de la période contemporaine a beaucoup changé, les ingénieurs modernes n'ont été souvent que des imitateurs des Romains dans l'œuvre de jonction des provinces italiennes entre elles. Sur

une longueur considérable, les routes et les voies ferrées suivent le tracé des voies romaines.

Le réseau actuel des *routes* nationales et provinciales n'est que de 30,000 kilomètres environ; et la longueur des chemins communaux ne dépasse point 100,000 kilomètres. La répartition en est fort inégale, et l'état d'entretien variable d'une province à l'autre. Au nord, dans toute la région du Pô, en Ligurie et en Toscane, les grandes routes sont suffisantes et bien entrenues; dans le reste de la Péninsule nombre de chemins sont à peine praticables (1).

Les *voies ferrées* n'ont été introduites qu'assez tard en Italie; et leur développement est encore insuffisant (2). La France est proportionnellement deux fois mieux dotée. Les frais de premier établissement n'ont pas été considérables; on estime que le kilomètre n'a pas coûté en moyenne plus de 290,000 francs, un peu plus qu'en Espagne. Au nord, les expropriations ont été plus coûteuses dans des pays riches et très peuplés; mais l'achat des terrains pour les lignes péninsulaires n'a entraîné que de faibles dépenses. Partout la main-d'œuvre était à bon marché; le travail des anciens légionnaires avait indiqué aux ingénieurs plus d'un tracé, évité aux entrepreneurs bien des frais. Ainsi le tracé de Rimini à Plaisance, au pied des croupes nord-est de l'Apennin, n'est autre que celui de la Via Æmilia.

Les difficultés de construction ont été grandes surtout pour les traversées de l'Apennin et du Subapennin, de Turin et d'Alexandrie à Gênes, de Bologne à Florence et à Rome, de Rome à Ancône, de Naples à Foggia et à Tarente. Du reste les voies ferrées italiennes ne peuvent encore être comparées, pour leur état d'entretien et d'exploitation, avec celles d'Allemagne, d'Angleterre et de France; bien des tracés ne comprennent qu'une ligne de rails même dans des régions qui auraient grand besoin de voies de communication. Ce sont les provinces du nord, le Piémont et la Lombardie, qui sont les mieux dotées. On le comprend d'ailleurs: les lignes péninsulaires, dirigées du sud-est au nord-ouest, font, sur de longs parcours, double emploi avec le cabotage.

Les recettes sont assez faibles, mais il est nécessaire ici de distinguer

---

(1) Proportion des routes à la superficie:

Italie entière.....	162	mètres de route	par 1	kilomètre carré.
Sicile.....	40	—	—	—

(2) Chemins de fer italiens:

1845.....	128	kilomètres.
1855.....	912	—
1865.....	4.365	—
1875.....	7.709	—
1880.....	8.713	—
1885.....	10.354	—
1890.....	13.149	—
1893.....	14.184	—

entre les diverses régions. Le même contraste se présente toujours : les provinces du nord ont un trafic de voyageurs et de marchandises assez rémunérateur, tandis que, dans la péninsule, il y a concurrence acharnée entre la navigation côtière et les lignes longitudinales (1).

Les chemins italiens sont divisés en deux grands réseaux, le *réseau adriatique* et le *réseau méditerranéen*. Ce sont là des dénominations toutes générales qui ne font pas bien saisir l'économie du système de voies ferrées de l'Italie, ses avantages et ses inconvénients. Il n'y a pas seulement deux grandes régions, l'une adriatique, l'autre tyrrhénienne : mais une Italie padane, vaste et cohérente, et une Italie péninsulaire comprenant une série de compartiments indépendants. Unir la grande plaine du nord aux pays péninsulaires, et joindre ces pays entre eux soit sur le même versant, soit d'un versant à l'autre à travers l'Apennin, tel était le problème tant pour les ingénieurs de notre siècle que pour les conquérants de la vieille Rome. Reste enfin la question de jonction du réseau italien avec ceux de la France, de la Suisse (et par là de l'Allemagne), et de l'Autriche-Hongrie.

La plaine du Pô, de l'Adige, etc..., est pourvue de lignes nombreuses et actives. De la frontière de France à l'Adriatique et au Frioul des voies mettent en communication les principales villes. On peut distinguer deux tracés ou plutôt un seul tracé d'ouest en est qui se complique et se ramifie dans sa partie centrale. De Turin, un trajet touche Milan, Brescia, Vérone et Venise, l'autre Alexandrie, Plaisance, Crémone et Mantoue, puis se raccorde au précédent à Vérone. De Venise la ligne gagne Trévise, Udine, où elle se bifurque pour se souder aux chemins austro-hongrois.

Le *réseau piémontais et lombard-vénitien* auquel la prodigieuse richesse agricole des provinces desservies assure déjà beaucoup de trafic à l'intérieur, est, en outre, traversé par des lignes internationales de grande importance. Du tunnel du Cenis débouche la ligne de France à destination de Brindisi, par Turin, Alexandrie, Plaisance, Bologne, etc... A la

---

(1) Statistique des chemins de fer italiens (1890) :

Longueur totale		13.149 kil.
Matériel roulant :	locomotives	2.763
—	voitures à voyageurs	8.187
	wagons à marchandises	48.050
Recettes : brutes	totales	247.318.100 fr.
— —	kilométriques	18.992 —
— nettes	totales	82.307.684 —
— —	kilométriques	10.102 —

Il faut ajouter que l'État touche une part nette de 7.106.157 fr. sur les recettes totales.

Mouvement :	voyageurs à toutes distances	50.855.600
—	kilométriques	2.212.826.000
	marchandises à toutes distances	17.805.267 tonnes.
—	kilométriques	2.148.052.615 tonnes-kil.

sortie du Saint-Gothard et de la haute vallée du Tessin affluent vers Milan les convois venus de Calais, d'Anvers, de Brême, de Hambourg (et par transbordement des Iles Britanniques), convois destinés à s'embarquer à Gênes ou Brindisi pour le Levant et l'Extrême-Orient. Par le Brenner aboutissent enfin à Vérone les provenances de l'Allemagne centrale et méridionale destinées soit au transit, soit à la vente sur les marchés italiens.

Passons à la *péninsule* et considérons d'abord les pays situés sur le versant occidental de l'Apennin. Il y a là, sans compter l'étroite bande de la Ligurie, trois compartiments, pour ainsi dire, qu'il s'agit de faire communiquer entre eux, la Toscane, le Latium et le Napolitain. De la Ligurie à la Toscane, la ligne en corniche de Gênes à Pise qui fait suite à celle de Nice à Gênes forme jonction. De la Toscane au Latium ce service est fait par deux lignes, l'une côtière de Livourne et Pise à Civita-Vecchia et Rome, l'autre en montagne de Florence à Orvieto et Orte, ou à Pérouse, Foligno, Orte et Rome. De Rome à Naples la voie ferrée suit, comme l'ancienne via Latina, une partie de la vallée du Liris.

Sur ce versant les deux régions importantes pour le trafic sont les deux extrêmes, la Toscane et le Napolitain. L'Ombrie et le Latium fournissent beaucoup moins aux transports par voie ferrée.

La jonction s'opère au nord entre Toscane et Piémont par Gênes et la Ligurie, entre Toscane et pays Lombards-Vénitiens par Bologne et Plaisance ou Ferrare. Au sud le Napolitain communique avec la Basilicate, puis l'Apulie, par le seuil de Potenza.

Le défaut capital des voies ferrées de toute cette zone est la concurrence naturelle et très efficace du cabotage à vapeur. Entre le Napolitain, le Latium, la Toscane et la Ligurie, la mer est le chemin économique par excellence ; toutes les marchandises ont intérêt à préférer les navires aux wagons ; et bien des voyageurs font comme les marchandises dans ce pays où la vie maritime est très développée.

Sur le versant adriatique de l'Apennin, beaucoup moins étendu d'ailleurs et moins riche, la même remarque peut s'appliquer ; toutefois la médiocrité des ports et l'importance du trafic international y conservent mieux l'avantage à la voie ferrée. En outre, le pays s'est graduellement enrichi au sud-est par la culture intensive de la vigne, ce qui a accru le fret des trains.

Ce versant est le lieu de passage des trains des Pays-Bas, de l'Europe centrale, de la Lombardie, puis d'une partie de la France et des Iles Britanniques à destination de Brindisi, par Milan, Plaisance, Bologne, Ancône, Foggia et Bari.

La jonction entre les deux versants se fait au nord, entre Florence et Bologne, au centre entre Rome et Ancône par Foligno, au sud entre Naples et Foggia par Bénévent. Cette jonction est encore bien insuffisante. Au sud, en particulier, les voies qui mènent au grand port de Naples une partie des denrées de l'Apulie à destination de l'Europe occidentale, seront bientôt incapables de suffire au trafic.

La Sicile a relié par chemins de fer ses villes et ports principaux, Trapani, Palerme, Girgenti, Catane, Syracuse et Messine; ces chemins de fer drainent les pays les plus fortunés de l'île et ont l'avantage, sauf de Messine à Syracuse, de ne point faire, par des tracés trop côtiers, double emploi avec le cabotage à vapeur.

En Sardaigne une ligne met en relations Cagliari avec les villes d'Oristano, de Sassari et de Terra-Nova.

Le centre véritable des voies ferrées de toute l'Italie serait bien *Milan*, malgré sa situation septentrionale; ou pour mieux dire, il ne peut y avoir et il n'y a pas de centre. En réalité les voies de la péninsule ne sont que des affluents du réseau du bassin du Pô, parce que les pays du nord sont plus riches, plus civilisés, et continentaux. Les chemins de fer ne doivent pas être dans une péninsule, mince surtout, comme celle de l'Italie, autre chose que des auxiliaires, que des dépendances du grand chemin, de la mer. Mais Milan a une position privilégiée. Au centre des pays arrosés par le Pô, admirablement cultivés et prospères, elle est le point d'arrivée du trafic de l'Europe centrale à destination de l'Italie, le lieu de passage de ce même trafic à destination de Brindisi, du Levant, de l'Orient, aussi bien que de Gênes, de l'Afrique et de l'Amérique du Sud. *Turin* est l'étape d'arrivée et de départ pour la France avec laquelle l'Italie entretint, jusqu'à une époque toute récente, des relations si actives. *Bologne*, où se croisent les voies de Florence à Venise, de Milan à Ancône et Brindisi, possède aussi une gare très importante. *Foggia*, où le réseau napolitain se soude à la grande voie de la côte Adriatique, a également une grande valeur. En Sicile, *Catane* est la station principale, au débouché des provinces de Caltanisetta et de Catane, les plus opulentes du pays.

Ainsi, au nord, une vaste plaine munie d'un véritable réseau qui emprunte sa valeur à la fois aux ressources du pays qu'il dessert et au transit international; sur le versant adriatique de la péninsule un simple couloir ouvert au transit de l'Europe centrale et occidentale jusqu'à Brindisi et traversant en général des contrées pauvres; sur le versant occidental de l'Apennin une série de régions isolées, de compartiments d'inégale valeur dont un très riche, le Napolitain, tel est l'ensemble des faits qui dominent l'étude du système des voies ferrées de l'Italie.

Cela étant donné, on serait tenté de croire que le mode le plus rationnel de développement du réseau à peine ébauché de nos jours, devrait être le suivant. Au nord, dans la plaine padane, l'œuvre est assez avancée; il manque, en somme, peu de mailles au réseau. Sur le versant adriatique, la voie Bologne-Ancône-Foggia-Bari-Brindisi suffira longtemps aux besoins du trafic international; la concurrence des voies austro-serbo-turques aboutissant à Salonique, lui enlèvera vite une partie des transports dont elle a disposé longtemps au détriment des voies françaises; et l'avenir lui réserve d'autres rivalités plus redoutables encore. Quant au versant tyrrhénien, il a été doté tout d'abord des lignes nécessaires à sa cohésion politique; on a uni sans retard, tant bien que mal, ces pays qui avaient si longtemps vécu séparés et que la nature invitait au séparatisme. Mais,

aujourd'hui, en présence du développement agricole si rapide de la Toscane et du Napolitain, il faudrait que chacune de ces régions eût un réseau très ramifié, aboutissant aux ports qui deviendront de plus en plus les centres du trafic. Or, il n'en est rien, et l'exploitation des richesses naturelles n'est pas assez stimulée par la facilité des transports, c'est-à-dire des ventes.

Les *voies navigables* de l'intérieur font aux voies ferrées du nord la concurrence que les lignes de la péninsule ont à redouter du cabotage. En effet, les conditions d'abondance des eaux et de modicité des pentes qui permettent la canalisation, ne se rencontrent guère que dans la plaine padane; la péninsule est trop sèche et trop montagneuse, par suite ses torrents sont peu utilisables. L'Italie compte 3,000 kilomètres de voies navigables, dont 2,500 de rivières et fleuves, et seulement 500 de canaux. Les lacs sont aussi au nombre des voies navigables et servent au commerce local.

Parmi les cours d'eau, c'est le Pò qui rend les meilleurs services à la navigation. Il devient navigable à Turin, où sa largeur excède 150 mètres; à Crémone il en mesure 900, à Guastalla 1,300. Les navires à vapeur de faible tirant d'eau y circulent à partir de l'embouchure du Tessin; grossi de l'Adda, le Pò est accessible à des bateaux d'assez fort tonnage. Le Pò est ouvert au flottage sur une longueur de 800 kilomètres, à la navigation sur un développement de 540. L'*Adige* (210 kilomètres navigables), le *Tibre* (145) et l'*Arno* (105) sont navigables dans de beaucoup moins bonnes conditions. Les plus nombreux canaux sont situés dans la vallée du Pò, entre le Tessin, l'Adda et le Pò, autour de Milan, grand centre commercial de l'Italie. On peut citer encore le canal de la Chiana, entre l'Arno et le Tibre, d'Arezzo à Orvieto. La circulation des bateaux est très active sur le *Naviglio grande* emprunté au Tessin, à 50 kilomètres de distance, et qui sert à la navigation milanaise, le *Muzza*, le plus abondant des canaux d'Europe, le *canal Cavour* qui emprunte ses eaux au Pò en aval de Turin.

Marine marchande; ports de mer. — La part du commerce maritime est restée considérable en Italie malgré le développement des voies ferrées. De 1866 à 1874 le trafic par terre représentait 39 p. 100 de l'ensemble, de 1875 à 1879, 42 p. 100. La proportion n'a pas beaucoup varié depuis cette époque, si ce n'est que la part du pavillon italien a sans cesse diminué dans le commerce des ports nationaux.

L'effectif de sa flotte marchande place l'Italie au sixième rang des États maritimes, bien loin après la Norvège. Et cependant l'Italie formant une péninsule divisée en compartiments dont chacun a son port, le commerce maritime devrait y être fort actif (1).

---

(1) Marine marchande (31 décembre 1892):

	Nombre.	Jauge.	
Voiliers	6.308	609.821	tonnes.
Vapeurs	316	201.443	—
Total	6.624	811.264	—
En 1880	7.980	999.196	—

Les pavillons étrangers représentent, pour la navigation au long cours, une partie très considérable du tarif total. Au cabotage, la proportion est naturellement inverse, vu les restrictions apportées par le gouvernement italien. Cependant, sur l'Adriatique, la concurrence du Lloyd austro-hongrois est encore dangereuse (1).

Gênes, à la suite d'importants travaux dus à un legs généreux, est devenue la première ville maritime de l'Italie. C'est le débouché artificiel de la plaine du Pô sur la mer Tyrrhénienne et en même temps, en concurrence avec Marseille, l'issue du transit de l'Europe centrale par le Saint-Gothard. Elle accapare la majeure partie du commerce de l'Italie avec les deux Amériques; c'est en même temps le siège de la puissante « Compagnie générale de navigation italienne ».

Naples vient ensuite, c'est le débouché des régions viticoles et fruitières, l'escale des navires français qui vont en Orient. *Messine*, *Palerme* se partagent le commerce sicilien, si actif à cause des fruits, des vins et du soufre. *Livourne* dessert le commerce toscan. *Venise*, bien déchue, souffre de la concurrence de Gênes et de Trieste.

Brindisi, enfin, a repris une partie de l'activité qu'il avait lors de la puissance romaine; c'est le point d'embarquement des voyageurs riches pour le Levant et l'Extrême-Orient. Les marchandises ne vont que rarement s'y embarquer, l'économie du transport par mer étant considérable. Il est probable que Salonique, puis peut-être le Pirée, lorsque l'union aura été faite entre les chemins helléniques et européens, tendront à supplanter Brindisi (2).

Commerce proprement dit. — Le commerce de l'Italie s'est accru d'une manière lente et assez normale depuis trente ans, à mesure que l'exploitation agricole faisait des progrès, à mesure que les voies de communication et la marine se développaient. Deux causes en ont contrarié l'essor, la médiocrité de l'industrie et le poids d'une dette considérable; l'Italie n'a pas encore très bon crédit sur les marchés étrangers.

Le *commerce intérieur*, dont l'évaluation ne peut être qu'hypothétique, est caractérisé par ce fait que les provinces du nord, beaucoup plus riches et plus avancées en industrie, envoient dans la péninsule et dans les îles une quantité notable de produits agricoles et d'objets manufac-

---

(1) Mouvement total des ports italiens (1892) (tonnage effectif):

	Total.		Pavillon italien.	
	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.
Commerce extérieur.	31.382	7.772.000	18.431	1.879.759
Cabotage.....	209.612	6.493.000	203.656	5.648.733
Mouvement total....	240.994	14.265.000	222.087	7.528.492

(2) Mouvement des principaux ports (1892) (tonnage brut):

Gênes.....	6.363.000 ton.	Livourne.....	2.111.000 ton.
Naples.....	3.605.000 —	Venise.....	1.883.000 —
Messine.....	3.257.000 —	Brindisi.....	1.000.000 — env.
Palerme.....	2.864.000 —		

turés. La vie provinciale a conservé encore quelques vieux usages d'échanges à dates fixes, de foires, comme celles d'Alexandrie et de Sinigaglia.

L'Italie, par son commerce extérieur total, occupe le neuvième rang des grandes puissances (1).

Les principaux articles d'*exportation* sont les soies et autres matières à filer, les denrées alimentaires. A l'*importation*, les céréales et les soies tiennent le premier rang avec la houille et les objets fabriqués (2).

Dans ces conditions, des rapports fructueux s'étaient établis entre l'Italie et la *France;* nous tenions en 1887, avant la rupture des conventions commerciales, le premier rang sur les marchés italiens. A cette date la France achetait pour 496 millions de vins, fruits, bestiaux et matières brutes, et vendait en échange pour 400 millions de produits manufacturés. L'Italie a cru pouvoir, sans danger, rompre ces actives relations et fermer par des tarifs élevés ses frontières aux objets industriels de France. A coup sûr, l'Autriche-Hongrie, la Suisse et l'Allemagne lui enverront ce qu'elle prenait jadis à l'Occident; mais elles ne lui prendront pas ses vins que la France pourra remplacer, comme aussi les fruits et huiles, par des provenances d'Espagne, d'Algérie et de Tunisie. En voulant se défendre de la concurrence des tissus français, peut-être se livrera-t-on d'autant mieux à celle des négociants de Crefeld, d'Elberfeld, de Barmen et autres, dont l'âpreté sera sans doute plus préjudiciable aux industries naissantes de Lombardie et de Piémont.

---

(1) Commerce de l'Italie. (Commerce spécial 1892) :

Importations	1.173.391.983 fr.
Exportations	958.187.220 —
	2.131.579.203 —
En 1893	2.154.272.548 —

(2) Détail du commerce (1892) :

Importations.

Céréales	167.200.000 fr.	Fer	40.000.000 fr.
Soie	101.800.000 —	Tissus de coton	34.900.000 —
Houille	95.000.000 —	Machines	26.600.000 —
Coton	92.000.000 —	Animaux	20.000.000 —
Tissus de laine	42.000.000 —	Fils de lin	13.200.000 —

Exportations.

Soie	325.500.000 fr.	Ouv. en corail	18.600.000 fr.
Huile d'olives	60.300.000 —	Coton	17.500.000 —
Vin	56.200.000 —	Marbre	15.300.000 —
Soufre	29.100.000 —	Fruits	12.500.000 —
Chanvre	28.000.000 —	Fromage	10.000.000 —

Proportions.

	Importations.	Exportations.
Denrées alimentaires	29.8 p. 100	29.2 p. 100
Animaux	2.1 —	1.5 —
Matières premières	49.0 —	60.6 —
Objets fabriqués	19.1 —	8.7 —

La récente convention signée, entre la France et l'Italie, au sujet du commerce en Tunisie, atteste, il faut le dire, un désir réciproque de renouer de meilleures relations, du moins sur le terrain économique.

L'*Autriche-Hongrie* est déjà une moins bonne cliente, puisqu'elle importe beaucoup plus qu'elle n'exporte. Céréales, bestiaux, bois, houilles, objets de métal et tissus, tels sont ses principaux envois; elle demande des soies grèges, des huiles, des fruits, du soufre, des vins. L'Italie est donc en somme tributaire obligée de ce côté et ne saurait y espérer un accroissement de ses ventes. Enfin, l'Autriche-Hongrie est sa plus redoutable rivale sur les marchés du Levant : Trieste fait échec non seulement aux villes italiennes de l'Adriatique, à Venise et à Brindisi ses rivales, mais à Gênes, Naples et Palerme. La jonction des lignes austro-serbo-turques jusqu'à Salonique est une nouvelle menace de l'empire danubien à ses anciens ennemis, aujourd'hui alliés, de la péninsule. Ce n'est pas de ce côté que l'Italie trouvera des compensations à la perte du marché français.

Ses relations avec la *Grande-Bretagne* présentent les mêmes inconvénients. Le négociant anglais trouve en Espagne, au Portugal, sorte de ferme britannique, en France, les vins et les fruits que l'Italie voudrait lui vendre; il y trouve aussi les huiles d'olives. Là encore l'Italie a le rôle secondaire; et la marine innombrable de l'Angleterre a beau jeu dans ce pays pour lequel la mer est le grand chemin.

Avec l'*Allemagne*, la situation est en apparence fort différente. Entre un pays manufacturier et industriel à outrance comme l'empire d'Allemagne et l'Italie purement agricole, il ne saurait exister, semble-t-il, de rivalité, mais seulement des relations normales. L'Allemagne remplacera peut-être la France par ses ventes, mais jamais par ses achats; elle ne ruinera pas ses brasseries pour le plaisir de boire les vins italiens aux lieu et place des consommateurs français. En revanche, ses importations de produits manufacturés à bon marché risquent d'arrêter l'essor, déjà si médiocre, de l'industrie italienne.

La *Suisse* et la *Russie* sont ensuite les pays avec lesquels l'Italie entretient les plus actives relations. Le commerce en dehors de l'Europe est encore peu important; il se développe surtout avec les États-Unis et les pays de l'Amérique du Sud, avec la République Argentine et le Brésil, où les immigrants italiens sont si nombreux (1).

---

(1) Commerce de l'Italie (1892) en millions de francs :

	Importation.	Exportation.	Total.
Grande-Bretagne	244.6	113.2	357.8
Allemagne	143.9	145.5	288.4
France	132.6	132.4	265.0
Autriche-Hongrie	122.3	105.8	228.1
Suisse	49.5	173.2	222.7
États-Unis et Canada	78.8	100.2	179.0
Russie	124.2	10.2	134.4

Le commerce de transit n'a pas dépassé en 1892 le chiffre de 51 millions de francs.

Énumération sommaire des colonies. — L'Italie a essayé de constituer un empire colonial sur les côtes de la mer Rouge; on ne saurait dire encore qu'elle ait réussi. Elle a occupé *Massaouah*, *Assab* et élevé des prétentions, qui ne sont pas toutes justifiées, sur une étendue de côtes de plus de 500 kilomètres. Elle a formé même, un peu sur le papier, un *Empire d'Erythrée* d'une superficie nominale de 247 000 kilomètres carrés. Cependant, le négus d'Abyssinie ayant refusé de reconnaître le protectorat italien, une guerre malheureuse pour l'Italie a amené la signature d'un traité (novembre 1896), qui reconnaît l'indépendance absolue de l'Abyssinie, et restreint les possessions italiennes à une mince bande littorale.

Le dessein manifesté par ces prises de possession était, à l'origine, qu'on l'avoue ou non, d'entrer en relations de commerce avec l'Abyssinie; ces relations ont été jusqu'ici purement belliqueuses: et l'Italie n'en a retiré ni gloire ni profit.

Aujourd'hui le commerce de Massaouah, paralysé par l'état de guerre, atteint 10 millions de francs, importations et exportations réunies. Mais il peut devenir considérable si les Italiens, laissant de côté tout désir d'extension territoriale, nouent avec leurs voisins des rapports commerciaux. Massaouah peut être une des meilleures portes de sortie des produits abondants du massif abyssin.

Conclusion. — En somme, l'Italie, malgré ses richesses agricoles, est dans une situation économique difficile. Son industrie est dans l'enfance; son commerce, gêné jadis par l'excédent des importations sur les exportations, ne semble pas devoir reprendre encore.

Qu'on ajoute l'inconvénient d'une situation financière fort précaire, le poids toujours croissant des dépenses militaires dans un pays que nul ne menace, l'absence de colonies, l'échec des premières tentatives en Afrique, et l'on ne sera pas étonné de voir qu'un État, riche en somme, tienne encore un rang secondaire parmi les puissances commerciales de l'Europe.

Ce n'est pas là tout ce que l'exploitation humaine peut accomplir en Italie; il y a place non seulement pour une agriculture prospère, mais même pour une industrie. La Suisse, sans houille ni métaux, possède de grandes usines, de nombreuses manufactures. L'Italie, à coup sûr, est moins heureusement située; pourtant, la mer, partout voisine et présente, lui permettrait aisément de subvenir à peu de frais aux besoins industriels, d'acheter à bon compte la houille, les machines, etc... Un peuple intelligent, laborieux comme le peuple italien, est plus capable qu'aucun autre de corriger l'insuffisance de ses ressources naturelles.

Inde anglaise.....	66.3	14.6	80.9
République Argentine....	20.5	25.9	46.4
Turquie d'Europe.....	26.0	15.2	41.2
Égypte.....	18.5	10.7	29.2
Amérique Centrale.....	14.2	0.6	14.8

CHAPITRE III

ÉTATS DE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE

§ I. — Coup d'œil sur la géographie physique et politique.

Situation et dimensions. — La péninsule ibérique n'est reliée au continent que par un isthme étroit (400 kilomètres) presque complètement fermé par la muraille difficile à traverser des Pyrénées. De tous les autres côtés, elle est entourée par la mer, océan Atlantique à l'ouest, mer Méditerranée à l'est. Seul, le détroit de Gibraltar, très resserré, la sépare de l'Afrique. Ses points extrêmes sont, en latitude 36° (point le plus méridional de l'Europe) et 43°3/4 nord, et en longitude, 11°50' ouest (point le plus occidental de l'Europe) et 1° est. Sa forme est très régulière et affecte sensiblement celle d'un carré. La superficie totale est de 593.889 kilomètres carrés.

Composition du sol. — La péninsule ibérique est constituée, au point de vue géologique, de quatre bancs obliques, dirigés du nord-ouest au sud-est : un banc de roches primitives et primaires va du cap Ortegal au cap de Gata, une bande secondaire réunit le golfe de Gascogne à celui de Valence; des deux côtés enfin de ce système sont deux golfes tertiaires. Le trait caractéristique est la prédominance des roches du groupe primitif et primaire, et des couches de l'époque tertiaire.

Relief. — Le relief de la péninsule ibérique se compose essentiellement d'une vaste étendue centrale de plateaux élevés, descendant en terrasses étagées vers la mer, et flanquée au nord-est et au sud de deux grandes plaines qui la séparent des systèmes montagneux extérieurs.

Les plateaux de Vieille et de Nouvelle Castille, limités vers le nord par le prolongement des Pyrénées, vers l'est par les massifs séparés du groupe ibérique, vers le sud par la Sierra Morena, se terminent en terrasses vers l'océan. D'une hauteur moyenne de 1000 mètres environ, ces plateaux couvrent une superficie de plus de 200.000 kilomètres carrés, le tiers de la péninsule. Leur pente est dirigée vers l'ouest, c'est-à-dire vers l'océan.

Au delà des deux plaines fertiles de l'Ebre et du Guadalquivir, se dressent les systèmes extérieurs plus élevés des Pyrénées et de la Sierra Nevada.

Littoral. — La péninsule ibérique contraste, par son littoral peu articulé, avec le reste de l'Europe, et surtout avec les deux autres péninsules

méditerranéennes. Très massive de formes, elle n'a nulle part de golfes profonds, de caps avancés. La côte septentrionale seule, bordée par les montagnes cantabriques, présente des découpures petites, mais très déliées et qui rappellent nos côtes bretonnes. Partout ailleurs, le rivage dessine d'immenses ondulations, largement ouvertes vers la mer. Aussi les ports, sauf sur la côte septentrionale riche en *rios*, sont-ils rares. Le littoral ibérique n'a que 2800 kilomètres de longueur, chiffre très faible eu égard à la superficie du pays.

Climat. — La majeure partie de la *péninsule* ibérique est soumise à un climat *continental*. Le plateau central, en effet, ne subit que faiblement l'influence de l'océan, et semble plutôt subir celle du continent africain. Son climat est caractérisé par le proverbe madrilène : « Neuf mois d'hiver et trois mois d'enfer ». De septembre à mai, le froid est rigoureux, le vent glacial, la neige s'accumule au point d'arrêter les trains ; de juin à septembre, le vent chaud d'Afrique ou solano dessèche tout et change le pays en fournaise. Les pluies peu abondantes ($0^m,40$) tombent presque toutes pendant les mois d'automne.

Les autres régions de la péninsule ont des climats différents : le Portugal et la côte septentrionale de l'Espagne subissent l'influence océanique : pluies abondantes, qui dépassent souvent 1 mètre, température douce au nord, assez régulièrement chaude à l'ouest. La plaine d'Andalousie et la côte sud-orientale ont un climat africain, chaud, partagé entre les deux saisons humide en hiver et sèche en été ; les pluies atteignent tout juste une moyenne de $0^m,40$. La Catalogne enfin jouit seule du climat véritablement méditerranéen, remarquablement tempéré.

Hydrographie. — Les fleuves de la péninsule ibérique sont d'une grande indigence. L'Espagne n'a pas de glaciers, ses fleuves ne peuvent donc s'alimenter que par les pluies. Or nous venons de voir combien celles-ci sont faibles. Les seules régions qui reçoivent des précipitations assez considérables sont des régions côtières, et l'eau revient tout de suite à la mer. En outre, les fleuves du plateau coulent dans de profondes fissures, et n'arrivent à la mer qu'en descendant les terrasses bordières ; ils sont donc encombrés de rapides, et ne s'ouvrent à la navigation que sur une partie très faible de leur cours. Seuls, le Guadalquivir d'Andalousie, et l'Ebre d'Aragon, sont des fleuves de plaines, et, grâce à quelques travaux d'approfondissement ou de rectification, rendent quelques services à la navigation.

Ainsi, bien que l'Ibérie ait de longs fleuves, elle n'en tire à peu près aucun profit. La direction même de ces artères, allant toutes, excepté l'Ebre, dans l'océan, empêche que des communications se nouent facilement entre les deux mers.

Races. — La péninsule ibérique est habitée en entier par des peuples de race latine. Seuls, les Escualdunacs ou Basques des Pyrénées ont une origine différente, inconnue d'ailleurs. Mais les Latins du reste de la péninsule ne sont pas de race pure : les invasions nombreuses qui se sont succédé dans le pays, Alains, Vandales, Wisigoths, Arabes surtout,

dont l'influence fut si grande, y ont laissé des traces. Les proportions différentes des mélanges ont amené les distinctions que l'on peut établir entre les habitants des diverses provinces : les Galiciens, Cantabres et Astures du nord, peu soumis à l'influence musulmane, sont rudes, ardents, âpres au travail et au gain, excellents marins ; les Catalans et Aragonais de la vallée de l'Ebre leur ressemblent par certains côtés du caractère. Au contraire, le Castillan du plateau et de la côte méditerranéenne, orgueilleux, généreux, d'une bravoure héroïque, semble avoir beaucoup pris aux conquérants arabes. Le Portugais enfin, excellent marin, souffre d'une situation économique déplorable et plus que séculaire ; de là, sans doute, son apathie.

La péninsule ibérique est divisée entre les deux royaumes d'Espagne et de Portugal, que nous allons maintenant étudier séparément au point de vue politique et économique.

I. — ESPAGNE

Résumé politique. — La majeure partie de la péninsule ibérique (504,517 kilomètres carrés) appartient au royaume d'Espagne. Elle était peuplée au dernier recensement, ancien du reste (1887), de 17.560.000 habitants ; cette population, peu dense en moyenne (35 par kilomètre carré), est très clairsemée sur le plateau (moins de 38) et ne se masse un peu que sur les côtes (de 40 à 50). Elle augmente peu, plus cependant que celle de la France (0,47 p. 100) (1).

La religion catholique est non seulement la religion de l'État, mais celle de la presque unanimité de la population ; on ne compte, comme dissidents, que 6.600 protestants, et 600 israélites.

L'Espagne est un royaume constitutionnel (Constitution de 1876). Le roi, assisté de ministres responsables, a le pouvoir exécutif ; le pouvoir législatif est entre les mains des Cortès, composés de deux Chambres : le Sénat, qui comprend des membres de droit, des membres nommés à vie par le roi, et des membres élus pour cinq ans par diverses corporations, et par les citoyens les plus imposés ; la Chambre des députés est élue pour cinq ans par les citoyens âgés de vingt-cinq ans et domiciliés depuis deux

---

(1) Principales villes (1887) :

Madrid	470.000 hab.	Séville	143.000 hab.
Barcelone	272.000 —	Malaga	134.000 —
Valence	170.000 —	Murcie	98.000 —

Emigration :

1888	49.283
1889	97.719
1890	37.025
1891	37.721
1892	30.190

ans. Chacune des 49 provinces a un gouvernement local très indépendant, presque souverain pour les affaires provinciales. L'Espagne souffre de l'état assez précaire de ses finances (1).

Condition générale de la géographie économique. — Le royaume d'Espagne ne jouit pas encore en notre siècle de la prospérité à laquelle le prédestinaient ses ressources naturelles. Un long passé de grandes guerres engagées tant en Europe que dans les pays d'outre-mer pèse encore sur sa fortune. Avec un sol riche et favorable à bien des cultures, avec un sous-sol abondamment pourvu de minéraux industriels, avec une situation maritime avantageuse, il ne tient encore qu'un rang secondaire et peu digne de son passé. Toutefois les signes de la renaissance sont visibles dans tous les domaines de la vie économique.

A. — Agriculture.

Aptitude naturelle, principales régions. — On peut dire que l'Espagne est, en général, un pays d'une grande fertilité ; et tous les savants, économistes ou agriculteurs, qui l'ont visitée, sont d'accord pour reconnaître qu'elle produirait beaucoup plus si elle disposait de plus de bras, de meilleurs moyens de communication, si les eaux y étaient mieux aménagées. Mais en bien des endroits les trois éléments font défaut ; et les richesses de cette terre dorment ou sont gaspillées (2).

On ne saurait étudier d'une manière générale l'influence des conditions

---

(1) Budget :

	Recettes.	Dépenses.
1886-87	887.305.000 fr.	910.363.000 fr.
1887-88	803.090.000	839.866.000
1888-89	851.667.000	848.657.000
1889-90	800.035.000	799.943.000
1891-92	779.475.000	832.911.000
1892-93 (prévisions)	747.960.000	742.361.000

Budget de la guerre (1893-94)	133.872.000 francs.
— marine	22.502.000 —
	156.374.000 —

Dette publique : 5.962.043.000 fr. nécessitant en 1893-94 une annuité de 309.219.000 fr.

L'armée recrutée par le service obligatoire (3 ans de service actif), compte, sur le pied de paix, 115.735 hommes, et sur le pied de guerre, plus d'un million.

La marine comprend 108 navires, dont plusieurs sont de nouveau modèle, montés par plus de 20.000 hommes.

(2) Répartition du sol :

Improductif	20,4	p. 100 (y compris les forêts).
Champs et jardins	33.8	—
Vignobles	3,7	—
Oliviers	1,6	—
Pâturages	19,7	—
Fruits	20,8	—

climatiques sur l'aptitude du sol à la culture. L'Espagne est un assemblage de régions très différentes les unes des autres et dont chacune a son originalité. Non seulement les variations du climat, mais les contrastes du relief et de la géologie permettent de distinguer dans ce pays un certain nombre de zones.

1° La *zone centrale des plateaux* de la Castille est la plus étendue. Les plateaux proprement dits sont composés surtout de grès et de calcaires ; la pente occidentale, c'est-à-dire l'Estrémadure, renferme, dans la zone où les vallées fluviales ont un plus large développement, des étendues tertiaires. Mais le plateau lui-même n'a pas partout un aspect uniforme. Tandis qu'en Nouvelle Castille, et particulièrement dans la *Manche*, on se trouve en présence de véritables steppes, comparables à ceux des plateaux de l'Afrique Mineure, souffrant des brusques variations du climat continental et de l'insuffisance de l'humidité, la Vieille Castille, située entre le golfe de Gascogne et l'Océan, reçoit des pluies sensiblement plus régulières et souffre moins des soubresauts de la température.

2° La *zone du nord-ouest* est par excellence soumise à l'action adoucissante et humide de l'Atlantique. Elle comprend la Galice, les Asturies et les Pays Basques. C'est un pays montagneux, boisé, dont les vallées sont très propres aux cultures céréales et aux cultures arborescentes. L'humidité y entretient des prairies propices à l'élevage.

Le pays de Léon marque la transition entre la zone des plateaux du centre et la zone du nord-ouest au climat doux et maritime : il participe des deux caractères.

3° La *zone ibéro-pyrénéenne*, comprend la Navarre, l'Aragon et la Catalogne. Les conditions de culture n'y sont pas uniformes, à cause des variations de l'altitude. Ici ce sont des contrées fertiles comme la petite plaine de Navarre et les vallées de l'Aragon central, ailleurs dans l'Aragon méridional c'est déjà l'aspect des plateaux de la Nouvelle Castille.

4° La *zone méditerranéenne* est le pays qu'arrosent les fleuves descendus des montagnes du groupe ibérique. Mais d'une part on ne saurait rattacher à cette zone le domaine moyen et supérieur de l'Èbre où l'excès du relief combat les influences adoucissantes de la Méditerranée, et de l'autre le domaine du Guadalquivir, dont l'ouverture regarde vers l'océan. La zone méditerranéenne comprend en somme la basse Catalogne, les provinces de Valence, de Murcie, et une partie du pays de Grenade. Encore certains districts des provinces de Murcie et de Valence ont-ils tous les caractères de la zone des plateaux du centre.

La zone méditerranéenne est caractérisée par la végétation des vignes, des oliviers, des orangers, des citronniers.

5° La *zone du sud*, que composent l'Andalousie et une portion du pays de Grenade, est unique dans son genre en Europe. C'est une contrée africaine d'aspect, de climat, de productions. Autour de Séville, Carmona et Ecija, ces « trois poêles à frire de l'Espagne », certaines plantes tropicales prospèrent. C'est la zone du dattier, du cotonnier, des cannes à sucre, des rizières. Mais déjà la côte même de la Méditerranée, de Gibraltar à

Valence, est marquée de ce caractère. En somme, Andalousie, et régions littorales des provinces de Murcie et de Valence, quoique envoyant leurs eaux en sens différent, ne forment qu'une seule et même zone qui rappelle les pays méditerranéens, mais surtout ceux de l'Afrique.

Les forêts. — Le sol de l'Espagne a été, comme celui de tant d'autres pays d'Europe, déboisé à outrance, Mais il ne faut pas croire que la végétation forestière ait jadis recouvert de grandes étendues dans chaque province. Les steppes du plateau central, de la Manche, de Léon, sont, par leur nature, impropres à la croissance des arbres; sur le plateau lui-même, en dehors des steppes, les bois ne prospèrent que dans des conditions exceptionnelles d'exposition. Les steppes ont, comme sur les hauts plateaux d'Algérie, leurs monotones espaces de joncs, de « gayubal », ce « raisin d'or » dont on voit le sol couvert pendant des lieues entières dans le haut pays de Léon.

La véritable région forestière est celle du nord, des provinces basques, des Asturies et de la Galice. Vers Santander on voit de magnifiques forêts de chênes et de hêtres, comme en France et en Allemagne; les châtaigneraies y peuvent rivaliser avec celles de notre Massif Central. Au centre de l'Espagne ce ne sont pas tant les plateaux que les bordures montagneuses qui portent de belles forêts; telles sont celles qui s'étendent au sud de Ségovie dans la sierra de Guadarrama. Au sud les montagnes de l'Estrémadure et de l'Andalousie, au nord-est celles du sud de la Catalogne portent des chênes-lièges dont les produits sont estimés à l'égal de ceux de l'Afrique.

Les cultures alimentaires. — L'Espagne consacre aux *céréales* une étendue de plus de 11 millions d'hectares qui pourra être sensiblement accrue à mesure que l'on y développera les procédés d'une culture plus savante et les moyens de communication.

Au premier rang se place le *froment* dont les champs sont nombreux sur les plateaux et en Andalousie, puis dans le moyen Aragon et l'Estrémadure. On estime qu'avec quelques travaux de défrichement et d'irrigation, bien des districts de la Nouvelle Castille, de la Manche même, où domine la végétation des steppes, pourraient être conquis au blé. La Vieille Castille, qui est reliée à Santander, et peut exporter, en produit davantage. L'Andalousie, l'Estrémadure avaient à Séville un excellent débouché. Mais le développement des importations d'Amérique, d'Inde et de Russie a restreint la culture du froment en Espagne : les conditions y sont encore moins avantageuses qu'en France pour lutter contre la concurrence étrangère.

L'*orge* occupe une grande place parce qu'en Espagne on emploie beaucoup cette céréale à la nourriture des bestiaux. Elle est cultivée dans presque toutes les provinces.

Le *maïs* rencontre des conditions favorables en Andalousie et en Estrémadure, dans les pays de la zone méditerranéenne; les Castilles n'en cultivent pour ainsi dire point.

Le *seigle* est la ressource des terres montagneuses du nord et du nord-ouest. La production de l'*avoine* est peu importante.

Le *riz* culture tropicale par excellence, ne peut être cultivé que dans les étendues deltaïques de la côte orientale et vers le cours inférieur du Guadalquivir. Mais c'est du delta de l'Èbre, du littoral de Murcie et de Valence que provient la majeure partie de la récolte : l'humidité du sol y compense la sécheresse atmosphérique.

Les *pommes de terre* constituent un appoint important de l'alimentation des Espagnols; c'est une culture très développée au nord-ouest, surtout dans la Galice, où les Européens purent la faire réussir pour la première fois. Dans l'Andalousie, les *patates* sont beaucoup plus répandues que les pommes de terre proprement dites.

Il est peu de pays où les *cultures maraîchères* tiennent autant de place qu'en Espagne. Les *pois chiches* contribuent pour une forte part à la nourriture de toutes les provinces; c'est, pour ainsi dire, le légume national. Au sud et au sud-est on récolte une énorme quantité de melons, de pastèques, du piment, de l'ail, des oignons.

Les cultures arborescentes et les fruits. — La culture de la vigne est celle qui enrichit le plus l'Espagne; elle s'est beaucoup développée depuis la crise phylloxérique en France. Toutes les provinces sont aptes à la croissance de cette précieuse plante. Au nord-ouest, les conditions de climat sont analogues à celles de notre Bordelais. Les plateaux ont une aptitude d'un autre genre; la maturation des raisins s'y fait, pendant les « trois mois d'enfer », avec une rapidité que la Russie méridionale et la Hongrie connaissent seules. Dans les provinces méditerranéennes du sud-est, la vigne rencontre les conditions essentielles et primitives de sa prospérité. L'Andalousie ne lui est pas moins favorable (1).

C'est à la *Catalogne* et à la province de *Valence* qu'appartient la palme de la quantité. Mais ce sont des vins de qualité fort commune, que leur degré d'alcoolisation et leur couleur foncée font rechercher des négociants français pour les coupages. L'*Aragon* donne des produits du même genre.

L'*Andalousie* fournit une quantité beaucoup moindre, mais vend sa récolte annuelle presque au même prix que les provinces du nord-est. Il suffit de citer ses crus célèbres de *Xérès*, si recherchés sur le marché anglais, de *Malaga* dans le pays de Grenade. L'Andalousie ne réduit pas en vins toute sa récolte de raisins, mais en sèche une partie; elle exporte beaucoup de raisins secs. Les vignes des *Canaries*, ravagées par plusieurs fléaux, n'ont plus la même importance; elles produisent des vins analo-

---

(1) Culture de la vigne (1891) :

Superficie (1889-90)	1.605.492	hectares.
Produit total	24.210.162	hectolitres.
Province de Valence	2.366.642	—
(Alicante	1.595.449)	—
Province de Catalogne	4.275.120	—
(Barcelone	1.615.742	—
Tarragone	1.544.943	—
Lérida	1.114.435)	—

gues à ceux de l'Andalousie et du Portugal. Les vins des *Baléares* rappellent plutôt ceux de la Catalogne.

L'Espagne peut obtenir des récoltes plus considérables encore ; mais d'une part ses vins sont assez mal préparés en général et conservés sans soins ; de l'autre, en dehors des zones littorales, on ne se presse pas de planter dans la crainte de ne pouvoir vendre, faute de moyens de communication. Les Espagnols ont d'ailleurs développé cette culture en vue de remplacer sur le marché français nos produits compromis par le phylloxera ; leur consommation n'est point très considérable, de sorte que la guérison des vignes françaises leur enlève leur principal débouché. Le développement des vignes algériennes contribuera aussi à ralentir les plantations en Espagne.

L'*olivier* est une des cultures caractéristiques des provinces du sud et du sud-est ; les olives sont consommées en bonne partie dans le pays ; la fabrication des huiles, fort arriérée jusqu'à ces dernières années, est aujourd'hui en progrès notable. Les régions les plus favorisées sont la vallée du Guadalquivir et les pentes moyennes de la Sierra Morena.

Murcie, Valence et les autres provinces méridionales ont une réputation universelle pour la beauté de leurs *orangeries*. Valence est entourée de plantations d'orangers dont le produit se vend en majeure partie en Angleterre. Londres et Liverpool achètent en masse ces récoltes pour les revendre au détail sur le continent. Les *citronniers* sont nombreux dans les mêmes régions. Les Baléares et Valence se partagent la renommée des *figues*. Là aussi abondent les *bigaradiers ;* les écorces de leurs fruits sont expédiées avec celles des oranges en ballots énormes à destination des fabriques hollandaises de curaçao. Les *amandes*, *noix*, *noisettes*, sont aussi des articles d'exportation de sérieuse valeur pour le marché anglais ; de même les *châtaignes* de la Biscaye et de la Galice.

Citons à part les produits des *palmiers-dattiers* qui donnent près d'Elche et d'Alicante des fruits savoureux ; c'est la végétation saharienne, inconnue dans tout le reste de l'Europe.

En revanche, les pays basques, que 5 degrés de latitude seulement séparent de ces bois africains, possèdent nombre de *pommiers* et fabriquent un cidre estimé.

Les cultures industrielles. — A cet égard encore les contrastes sont saisissants : plantes de la moyenne Europe, de la zone méditerranéenne, de l'Afrique Mineure et même des pays tropicaux, se rencontrent sur le sol de l'Espagne.

La Castille étend chaque année ses cultures de *betteraves* à sucre et aspire à s'affranchir du tribut payé de ce chef aux grands pays agricoles de l'Europe centrale et occidentale. Les provinces du nord sont aptes aux cultures du *lin* et du *chanvre ;* mais la diminution constatée partout dans l'emploi de ces fibres textiles et la concurrence des produits similaires de l'Europe orientale les ont fait rétrograder.

Valence et les autres pays du sud-est nourrissent les plus nombreux *mûriers :* le *safran* d'Albacete et de la Manche, de Malaga, le *tabac* d'An-

dalousie, les *réglisses* de la vallée de l'Èbre, voilà pour les cultures industrielles les plus communes de la zone méditerranéenne ; celles du safran et de la garance ont seules perdu de leur importance depuis le développement de l'industrie chimique des couleurs.

Voici enfin une catégorie de plantes tropicales, *coton* des Baléares et du pays de Grenade, *arachides* de la côte sud-est que l'Espagne cultive avec succès. Le *sparte* avec lequel on fabrique des nattes, des cordages, des filets, des paniers, du papier réussit dans les chaudes régions du sud-est comme sur les plateaux algériens. Aux environs de Séville on cultive les *fleurs* pour la parfumerie.

Les productions animales ; l'élevage. — L'Espagne offre à l'élevage du bétail des conditions naturelles très variables, puisque des zones de nature absolument différente sont disposées autour du grand plateau des Castilles.

Les *bêtes à cornes* qui ont besoin de gras pâturages et de beaucoup d'eau sont presque toutes nourries dans les provinces océaniques du nord-ouest. Les riches vallées de la Galice, le littoral humide des Asturies possèdent le plus grand nombre de ces animaux. On en élève aussi d'assez nombreux troupeaux dans les provinces dont le sol est incomplètement aménagé pour la culture, comme la Manche et l'Estrémadure. Le développement de cette richesse a été fort rapide en Espagne. Elle est assez considérable aujourd'hui, si l'on considère que la zone méditerranéenne est peu propre à l'accroissement du gros bétail : et l'on doit juger les résultats obtenus en Espagne non par la simple comparaison du nombre des animaux et de la surface du pays ou du nombre des habitants, mais en étudiant le rapport entre la richesse animale et l'aptitude moyenne des provinces. On remarquera en outre que certaines races ont été notablement améliorées, surtout en Galice et dans les Asturies ; là les conditions de sol et de climat étaient favorables pour l'introduction des types perfectionnés d'Angleterre et de France.

Les *chevaux* sont surtout élevés dans les provinces du nord, puis en Andalousie ; la foire de Séville est une des plus importantes de l'Europe pour le commerce des chevaux.

Ces animaux sont beaucoup moins employés dans les zones montagneuses, si développées en Espagne, que les *ânes* et *mulets* auxquels suffit une plus maigre nourriture. Leur usage est surtout répandu dans les Castilles et dans l'Estrémadure, puis dans les provinces du nord. L'abondance de ces bêtes de somme dans un État médiocrement peuplé s'explique par le manque de voies de communication commodes et de bons moyens de transport.

Les *moutons*, bétail caractéristique des pays montagneux et secs de la zone méditerranéenne, sont nombreux en Espagne : cet État est même le plus riche de l'Europe en animaux d'espèce ovine, eu égard à sa faible population. Ses moutons sont partagés surtout entre l'Estrémadure, les Castilles et le pays de Léon. La localisation géographique est donc très nette ; les troupeaux de moutons vivent sur les plateaux et

les steppes. Mais les troupeaux sont encore nomades dans une forte mesure quoique les privilèges de la *Mesta*, corporation des riches éleveurs de moutons, aient été récemment restreints dans l'intérêt de l'agriculture. Les troupeaux ont des parcours de migration moins étendus, et ravagent moins qu'autrefois. D'ailleurs leur nombre se restreint depuis que le Nouveau-Monde, Amérique du Sud et Australie, envoie sur les marchés de l'Europe des laines à vil prix. Ce n'est pas en pure perte; car les progrès de l'agriculture dans les provinces du centre sont en raison directe de la décadence de cet élevage primitif.

Les *chèvres* sont nombreuses dans tous les districts montagneux, mais surtout dans le pays de Léon. Les *porcs* sont engraissés dans la zone du nord-ouest où les forêts de chênes sont étendues et les fermes riches. L'*apiculture* est assez florissante en Vieille Castille. La Catalogne, les provinces de Valence et de Murcie se livrent à l'élevage des *vers à soie* (1).

La *chasse* est de peu d'importance. L'Espagne tire en revanche un revenu notable de la *pêche*. Thons, sardines, saumons contribuent non seulement à l'alimentation des provinces côtières, mais à l'activité du commerce d'exportation.

Résumé de la production agricole. — En résumé, l'Espagne est un pays bien doué pour le développement de la richesse agricole, mais où la mise en œuvre n'est pas digne de l'aptitude naturelle. La faute n'en est pas seulement imputable, comme on le croit souvent, à la nonchalance des hommes. Mais, après plusieurs siècles d'épreuves de toute nature, ce pays ne renferme pas les éléments de richesse acquise, les capitaux sans lesquels les progrès sont presque impossibles en notre siècle, les réformes presque impraticables. Cependant la situation s'est améliorée; l'extension du réseau des voies de communication, la renaissance de l'industrie et du commerce ont réagi sur l'agriculture.

B. — Industrie.

Les ressources naturelles ne font pas plus défaut à l'industrie qu'à l'agriculture. Houille et métaux se rencontrent en plusieurs points du sous-sol de l'Espagne. Dès l'antiquité ce pays eut la réputation d'être riche en métaux; Phéniciens, Carthaginois, Grecs et Romains se livrèrent à l'exploitation ou au commerce de ces produits. Mais l'Espagne sortait fatiguée et appauvrie d'une longue suite de guerres quand

---

(1) Élevage (1895).

Chevaux	383.113
Mulets et ânes	1.496.703
Bêtes à cornes	2.071.326
Moutons	16.469.303
Chèvres	2.820.827
Porcs	1.910.368

les progrès de la science firent, au dix-neuvième siècle, une révolution dans les procédés industriels.

Industries dérivées du règne minéral. — Malgré la richesse du sol en métaux, les industries extractives quoique déjà assez prospères sont encore loin du développement auquel elles devraient atteindre.

La *houille* pourrait, d'ores et déjà, alimenter l'industrie jeune encore; les bassins des Asturies (Oviédo, Langréo), de Léon (Palencia), d'Andalousie (Belmez), de Catalogne et des Pyrénées sont d'une bonne richesse moyenne; la mine de Langréo est même particulièrement riche.

Le *fer* est commun et d'excellente qualité. Les mines de Biscaye (Somo Rostro près Bilbao), de Grenade (Motril), de Catalogne, fournissent des produits estimés et exportés en France, en Belgique et en Allemagne.

Le *plomb*, presque partout argentifère est une des richesses de l'Espagne. On le trouve surtout à Linarès, en Andalousie, à Oviédo dans le nord, dans la sierra de Gador et dans la province de Grenade (Alméria).

Le *cuivre* de Rio Tinto, près de Séville, d'Alméria, Huelva, Carthagène; le *zinc* de Biscaye; le *mercure* d'Almaden dans la Manche sont encore des richesses considérables pour l'Espagne.

Les *métaux précieux* eux-mêmes, sont une ressource importante : l'*argent*, que l'on n'extrayait plus depuis la découverte des riches gisements péruviens est de nouveau exploité dans la sierra Almagrera, près de Carthagène (1).

Les *carrières* de l'Espagne contiennent la majeure partie des matériaux employés dans l'industrie des constructions et dans la céramique, *marbre*, *pierre de taille*, *chaux*, *plâtre*, *argile plastique*. Il faut y ajouter le *soufre*, et les *phosphates de chaux* si recherchés comme engrais agricoles.

Le *sel* est fourni par les mines de sel gemme de Cardona en Catalogne, des provinces de Murcie et de Cuença, par les sources salines de Medina-Celi, sur le plateau de Soria, du Guipuzcoa, par les marais salants des bouches de l'Ebre, des côtes d'Andalousie (Cadix), etc... On cite le lac salé de Torre-Vieja près d'Alicante qui se cristallise tout entier au mois de juillet et fournit 1,300,000 quintaux de sel. Cadix envoie

---

(1) Production minérale (1893) :

Houille.....	1.485.000 t.	valant	11.404.000 fr.
Lignite.....	35.000	—	210.000
Fer.....	5.420.000	—	20.287.000
Cuivre.....	2.160.000	—	10.897.000
Plomb.....	349.000	—	37.017.000
Zinc.....	63.000	—	1.936.000
Manganèse.....	1.460	—	38.000
Argent.....	4.800	—	1.285.000
Mercure.....	34.300	—	8.091.000
Sel.....	169.000	—	1.028.000

beaucoup de sel en Angleterre pour la préparation des conserves de poissons et de viandes.

Les *eaux minérales*, sulfureuses, salines, ferrugineuses, gazeuses existent en grand nombre. Si elles n'ont point la célébrité de celles de la France et de l'Allemagne, elles le doivent à la position excentrique de l'Espagne, à la rigueur du climat des plateaux.

En somme la production minérale pourrait être beaucoup plus considérable, si les voies de communication ne faisaient si souvent défaut. On a calculé qu'il faut 100 ânes pour transporter autant de minerai qu'un wagon;... une mine située à 2 ou 3 kilomètres d'une voie ferrée est par suite inexploitable (1).

La mise en œuvre des matières minérales est également défectueuse; l'Espagne vend beaucoup plus de minerais et de métaux bruts qu'elle n'en travaille dans ses rares usines (2).

Le *travail du fer* est exécuté dans deux centres principaux. Au *nord* les provinces basques et les Asturies ont un certain nombres de forges et d'ateliers : Bilbao, Oviédo et leurs environs réduisent les minerais et préparent des fers bruts et demi-bruts. Au *sud*, l'Andalousie donne des produits estimés.

Barcelone, Pampelune et Séville sont seules vraiment des centres d'industries mécaniques. Barcelone fabrique le *matériel de chemins de fer;* Pampelune a de vastes ateliers de *machines agricoles*. On sait la réputation des armes de Tolède et du Guipuzcoa.

Il n'y a point de localisation bien accentuée encore de ces industries. Barcelone a la prééminence en qualité de grande ville commerciale. Là aussi se sont concentrées les *industries chimiques*.

La *céramique* est peu développée malgré l'abondance de matières premières : les grandes villes, Séville, Madrid, Barcelone fabriquent des faïences et des porcelaines. La *verrerie* de la Granja est la plus importante du royaume.

Industries dérivées du règne végétal. — Parmi les *industries dérivées du règne végétal* la fabrication des vins et des alcools tient une place notable, quoique les procédés n'en soient pas encore aussi perfectionnés qu'en France. Citons encore les *meuneries* et fabriques de produits alimentaires, nombreuses dans les principales villes de Castille et dans les ports, les

---

(1) E. Reclus, *Europe Méridionale*, p. 741.

(2) Production métallurgique (1893) :

Fonte.....	135.000	tonnes.	valant	9.394.000 fr.
Fer.....	59.000	—	—	12.266.000 —
Acier.....	77.000	—	—	15.243.000 —
Cuivre.....	45.300	—	—	24.363.000 —
Plomb.....	169.300	—	—	55.128.000 —
Zinc.....	6.000	—	—	4.323.000 —
Mercure.....	1.666	—	—	6.973.000 —

huileries des pays du sud-est et du sud, les fabriques de chocolat auxquelles les colonies fournissent abondamment les matières premières.

C'est aussi grâce à l'appoint des végétaux étrangers que l'Espagne a pu naturaliser chez elle une assez belle *industrie cotonnière;* ce ne sont pas les cotons espagnols qui pourraient suffire à alimenter les filatures et métiers à tisser de la Catalogne. On estime à 1,850,000 environ le nombre des broches en activité à Barcelone et dans le reste de la province, à plus de 100,000 celui des ouvriers qui vivent de cette industrie. On y fabrique à la main de grosses cotonnades, au métier mécanique des calicots et des indiennes. Malgré tout, l'Espagne est encore loin de produire assez même pour sa propre consommation. La même industrie occupe aussi un certain nombre d'artisans dans les Baléares puis dans le sud à Motril et à Malaga; dans ces derniers districts on travaille les cotons indigènes.

Las Aguilas, dans la province de Murcie, a la spécialité des ouvrages de *sparterie*.

Dans les provinces du nord sont fabriquées des *toiles*. Mais il n'y a point d'industrie proprement dite de ce genre; la fabrication est l'œuvre des métiers rustiques.

Industries dérivées du règne animal. — Les *industries dérivées du règne animal* ne sont guère plus développées. Les provinces du nord-ouest, riches en bestiaux, font beaucoup de *fromages* et du *beurre* estimé que l'on exporte en Angleterre. L'Estrémadure et la Castille excellent dans la préparation des salaisons et de la charcuterie que les Espagnols consomment en énormes quantités.

Il était naturel que l'industrie textile de la *laine* fût en honneur en Espagne, où l'on compte tant de moutons. Mais le centre de cette industrie n'est pas au cœur de la région qui compte les plus nombreux troupeaux. *Barcelone* tend à devenir la métropole des métiers textiles; de ses fabriques sortent les meilleurs draps de la péninsule. *Sabadell*, non loin de Barcelone, partage sa réputation. A l'ouest *Palencia*, plus voisine des districts riches en moutons et disposant de houille, est une digne rivale des villes de la Catalogne. Les *Baléares* produisent des lainages grossiers, en particulier des couvertures.

L'industrie de la *soie* a été fort éprouvée en Espagne par la maladie des vers. Les filés sont fabriqués dans les lieux mêmes d'élevage, dans la province de Valence. Mais *Barcelone* a joint la fabrication des tissus de soie à ses autres industries textiles; nous avons remarqué le même fait d'attraction dans toutes les grandes villes industrielles de tous les pays. Au reste, l'Espagne occupe un rang fort secondaire parmi les pays qui pratiquent l'industrie de la soie.

Barcelone fabrique aussi des *dentelles;* mais cette industrie a beaucoup perdu de son ancienne importance.

Les *tanneries* sont nombreuses dans toute l'Espagne, surtout à Madrid et à Valladolid.

Mais l'industrie des cuirs repoussés de Cordoue, si célèbre autrefois a presque complètement disparu.

Résumé de la production industrielle. — Ainsi l'Espagne est loin de faire encore un usage vraiment industriel de ses nombreuses richesses minérales, végétales et animales. Le vice originel qui retarde son développement est le manque de voies de communication. La main-d'œuvre est à bon compte en Espagne ; les artisans ne manquent pas d'habileté comme le prouve l'exemple de Barcelone. Mais déjà les progrès s'annoncent ; et ils sont dignes de remarque dans ce pays auquel les épreuves politiques du passé avaient légué tant de misères et de causes d'affaiblissement.

Si la houille et les métaux, devenus mouvement et machines, n'attirent encore que partiellement le reste des industries, cependant on saisit déjà les indices de l'évolution : les Asturies, la Catalogne et l'Aragon ont des groupes industriels notables et en pleine voie de développement. Mais jusqu'ici la concentration industrielle se fait surtout dans les districts où, de tous temps, la population fut le plus dense, c'est-à-dire la main-d'œuvre abondante et habile : elle s'opère aussi dans les zones maritimes où le commerce est le plus actif, au nord-ouest, en Catalogne, et au sud-est, dans la province de Séville, porte de sortie de toute l'Andalousie.

C. — Commerce.

Voies de communication. — La qualité de péninsule de l'Espagne est compensée en bonne partie par sa pauvreté en articulations, par la lourdeur de ses contours. Sa position au sud-ouest de l'Europe, à proximité du Nouveau-Monde, de l'Afrique, de la Méditerranée ne lui procure, pour plusieurs raisons, que des avantages médiocres. D'une part son débouché maritime le plus naturel est la côte atlantique, puisque l'Espagne, en vertu de son relief, tourne le dos à la Méditerranée : or, le Portugal détient les moins mauvaises portes, en particulier les bouches du Tage qui sont la véritable issue géométrique de la péninsule. Le littoral du nord-ouest n'est en communications avec le reste du pays qu'à travers des passes d'accès difficile et des régions montagneuses peu propres aux transports rapides. Au sud-ouest, Cadix ne peut offrir un débouché avantageux qu'à une région restreinte, à l'Andalousie. Enfin le littoral méditerranéen est coupé du reste de la péninsule et se compose, pour ainsi dire, d'une série de compartiments qui ne communiquent pas sans difficulté entre eux ; c'est seulement au nord que la vallée de l'Ebre ouvre un grand sillon jusqu'aux passes des provinces basques, de la Biscaye et de la Vieille-Castille. Là il y a une sorte d'isthme et une faculté de communications entre l'Espagne catalane de la Méditerranée et basque de l'Atlantique ; mais ce n'est encore en réalité qu'une route tangente à l'extrémité nord du plateau. Ainsi l'Espagne n'a pas les débouchés de l'ouest, sur l'Atlantique, ceux qui conviendraient le mieux à sa pente naturelle ; et les différentes régions qui la composent, séparées les unes des autres par cette énorme masse de plateaux, n'ont pas une cohésion suffisante. De là un

premier et grave désavantage, l'absence d'un débouché normal pour l'ensemble des provinces.

Le littoral même, qui est en relations si difficiles avec l'intérieur de la péninsule, n'est pas d'une bien riche articulation, nous l'avons constaté. Sauf dans la Galice et les Asturies, les côtes rectilignes ou à formes simples sont prédominantes. Cependant, il y aurait assez de ports bons ou praticables pour permettre un développement du cabotage capable de compenser, dans une certaine mesure, la difficulté des communications par terre.

En somme, l'Espagne possède sa plus longue étendue de côtes sur la Méditerranée, c'est-à-dire sur la mer à laquelle elle « tourne le dos » en vertu de son relief. A l'ouest l'interposition du Portugal brise l'harmonie et supprime la liaison entre ses deux zones de côtes atlantiques, rendant impossible toute continuité de cabotage.

Quant à la position de l'Espagne dans l'ensemble des pays commerçants du monde, elle est affectée par les mêmes causes. Elle s'avance au-devant des continents américains; mais ce n'est qu'au nord et au sud du Portugal que sont situés ses ports atlantiques, et les communications sont loin d'être faciles avec ces ports séparés du reste de la péninsule par plusieurs séries d'obstacles montagneux, il n'y a d'exception que pour l'Aragon et une partie de la Catalogne, où l'Ebre ouvre un couloir vers l'ouest. Encore faut-il franchir le rempart des sierras cantabriques. L'issue normale, encore une fois, c'est le Portugal qui la tient. A la Méditerranée l'Espagne ne présente qu'un pied de muraille montagneuse avec une étroite lisière; Malaga, Carthagène et Valence ne sont point des débouchés de toute l'Espagne, mais les capitales commerciales des provinces maritimes si peu étendues de l'est. Barcelone est devenue l'issue artificielle de la Catalogne et de l'Aragon, grâce au développement des voies ferrées.

D'autre part, l'Espagne est, parmi les pays méditerranéens, le plus éloigné du canal de Suez, c'est-à-dire des grands marchés asiatiques. Ainsi les débouchés sont également difficiles à l'ouest et à l'est pour des raisons politiques et naturelles.

A plus forte raison l'Espagne ne peut-elle aspirer à solliciter une partie du transit européen pour le Nouveau-Monde; elle est en dehors du mouvement international au sud-ouest comme la Suède-Norvège l'est au nord-est. En outre, l'écartement des rails de ses voies ferrées étant plus grand que celui des voies françaises, le transbordement obligatoire dans les gares frontières est un grand obstacle aux transactions. Ainsi bloquée et isolée, elle ne pourrait corriger l'incommodité de cette situation qu'à force de progrès artificiels, de voies suppléant aux routes naturelles. Or il faut, pour corriger ces défauts de nature, comme l'Allemagne y a réussi, une industrie active, riche et entreprenante. L'Espagne n'en est point là; et, en vérité, ce n'est pas faute d'efforts.

Les *routes* sont encore peu nombreuses en Espagne, eu égard à la vaste superficie de ce pays. Leur longueur totale est d'environ 30,000 kilomètres; la plupart ne sont que des chemins muletiers que l'on élargit graduellement pour permettre le passage des voitures. La liaison avec le

réseau français se fait par huit routes, par trois avec le réseau portugais. Le trafic transpyrénéen, par voitures et par mulets, est assez restreint et borné à ce qu'exigent les relations entre pays montagneux des deux versants.

Les *voies ferrées* sont de date très récente en Espagne. C'est seulement à la fin de l'année 1848 que fut inaugurée la première voie ferrée, celle de Barcelone à Mataro, longue de 28 kilomètres. Depuis vingt-cinq ans les progrès ont été très rapides ; et l'on peut dire que le pays doit à ce développement des voies ferrées le relèvement industriel et commercial dont nous sommes témoins (1).

Les frais de premier établissement ont été assez médiocres, environ 270,000 francs par kilomètre. Si les obstacles à vaincre étaient grands dans certaines régions montagneuses, le prix d'achat des terrains a été médiocre; et l'on sait que la main-d'œuvre espagnole est à bon compte. Les dépenses d'exploitation sont plus faibles que partout ailleurs en Europe, mais les recettes le sont également. Seules les voies ferrées des Pays-Bas sont d'un plus faible rapport ; celles de Russie sont dans une condition identique. Mais la géographie ne peut admettre cette comparaison sans la corriger. Pays-Bas et Russie ont des voies fluviales et des canaux en grand nombre, ce qui n'est point, nous le verrons, le cas de l'Espagne. Ainsi, le réseau espagnol est, avec le réseau suisse, le moins rémunérateur de l'Europe ; il en sera sans doute autrement, quand il sera plus cohérent, muni des voies de raccordement les plus urgentes.

Avec une circulation de 15 millions de voyageurs et de 8 millions de tonnes de marchandises (1884), ce réseau est à peu près dans la condition du réseau russe.

La rivalité entre les villes maritimes du Portugal et les ports espagnols du nord-ouest et du sud-ouest a fait prévaloir un tracé assez différent de celui qui aurait pu donner de bons résultats économiques. On a uni l'intérieur du pays à la Corogne, Santander et Cadix, sans négliger la jonction avec Lisbonne qui présentait un intérêt international, puis à Barcelone, Tarragone, Valence, Alicante, Carthagène et Malaga. Enfin de Cadix et Séville des voies transversales plus ou moins ramifiées ont joint le golfe de Cadix au littoral espagnol du golfe de Gascogne et aux voies ferrées françaises.

Madrid était donc la capitale prédestinée, le lieu géométrique de rencontre des voies qui, à travers le plateau, unissent toutes les régions

---

(1) Chemins de fer :

1855.....	500	kilom.	1888.....	9.600	kilom.
1865.....	4.800	—	1890.....	9.878	—
1875.....	6.100	—	1891.....	10.131	—
1880.....	6.900	—	1892.....	10.789	—
1882.....	7.850	—	1893.....	11.436	—
1885.....	9.200	—			

riches du périmètre et leurs grandes villes. Mais les tracés ne peuvent être rectilignes, à cause des difficultés naturelles; il a fallu ruser avec les vallées qui n'ont presque jamais la direction recherchée, qui sont tortueuses d'ailleurs, et avec les bordures intérieures et extérieures du plateau à l'assaut duquel on doit monter de toutes parts, puisque le Portugal en possède tous les couloirs d'accès. Aussi les lignes ne rayonnent-elles pas directement de Madrid dans tous les sens.

Au nord-ouest la ligne, simple d'abord, gagne Valladolid et Palencia, par de nombreux détours, s'insinuant entre la Sierra de Guadarrama et la Sierra de Gredos. Là elle se ramifie en branches qui aboutissent à Irun-Bayonne, Bilbao, Santander, Gijon, la Corogne et Vigo. Ce sont les voies de sortie de l'Espagne vers la France occidentale et l'Atlantique. C'est là que les mailles du réseau sont le plus serrées; le fait s'explique assez par la richesse agricole et industrielle des provinces que baigne le golfe de Gascogne, par la commodité de leurs ports, par l'activité des relations avec la France, la Grande-Bretagne et les autres pays maritimes de l'Europe de l'ouest et du nord.

De Madrid à Barcelone, Perpignan et la France, la voie est plus directe: son importance vient de la prospérité de la Catalogne et d'une partie de l'Aragon, de l'intensité des relations franco-espagnoles. Enfin le tronçon Perpignan-Gérone-Barcelone-Saragosse-Madrid représente un fragment du réseau international qui gagne ensuite Lisbonne. On étudie un projet de tunnel qui joindrait en ligne droite Toulouse à Saragosse et améliorerait singulièrement les relations avec la France et l'Europe centrale.

Au sud-est une ligne simple touche Aranjuez, puis Albacete et Chinchilla pour se ramifier vers Valence, Alicante, Murcie et Carthagène. Cette ligne envoie aussi une branche vers le col de Despeña-Perros pour desservir la vallée du Guadalquivir, Cordoue, Séville, Palos, Cadix, puis Malaga et Grenade.

Restent enfin les deux lignes dirigées vers le Portugal, l'une par Tolède et Talavera, l'autre par Ciudad-Real et Badajoz.

La jonction de ces différents systèmes entre eux est loin d'être complète. Elle est assurée entre les lignes du nord-ouest et du nord-est par la voie de Tarragone à Saragosse, Logrono, Miranda et Bilbao, entre celles du sud-est, du sud et du sud-ouest, par une série d'embranchements (Alcazar-Cordoue-Badajoz). Sur le pourtour il manque des lignes de jonction côtière, par exemple de Carthagène à Alicante, Almeria, Malaga, Cadix. Mais les navires du cabotage à vapeur ont la charge de cette jonction comme d'ailleurs au nord-ouest.

Le trafic est très inégalement réparti entre les différentes lignes de ce réseau. Si l'on regarde une carte marquant la densité de population de chaque province, le développement proportionnel de l'agriculture et de l'industrie, on constate que les pays les plus riches, qui offrent le plus de fret, sont les districts maritimes du pourtour. Ce sont donc les provinces extérieures au plateau, Galice, Asturies, Biscaye, provinces basques, Aragon, Catalogne, Valence, Murcie, Andalousie, qui donnent le plus d'ali-

ments aux transports; la circulation y est particulièrement intense. Il résulte aussi de cette disposition que le trafic maritime peut faire et fait une grande concurrence au trafic des voies ferrées : c'est, pour les marchandises, la voie de mer qui offre dans bien des cas les plus grands avantages d'économie, parfois de rapidité, car les lignes littorales sont encore bien incomplètes. On va plus vite de Carthagène ou d'Alicante à Malaga par mer que par terre.

Ce ne sont point les *voies navigables* de l'intérieur qui peuvent faire la moindre concurrence aux voies ferrées. Les plus grands fleuves descendent les pentes du plateau en gradins souvent fort brusques; leur régime est très variable. Au nord et au nord-ouest l'espace manque pour la formation de vrais fleuves; l'inclinaison y est encore extrême. L'Ebre ne vaut guère mieux. Au sud-est et à l'est l'eau manque. Ces fleuves, mauvais ou médiocres instruments en eux-mêmes, sont isolés les uns des autres par cette citadelle centrale des plateaux et ses bastions multiples.

Le Douro, le Tage, le Guadiana sont impraticables aux bateaux en Espagne. Le Guadalquivir, devenu fleuve de plaine et grossi du Genil qui le rend navigable, est autrement précieux. En effet, les bâtiments de mer peuvent le remonter jusqu'à Séville ; mais la batellerie est déjà active à partir de Cordoue. L'embouchure du fleuve est large, mais difficile à franchir à cause de la formation d'une barre. En somme, sur les trois quarts de sa longueur, les navires de différentes dimensions le sillonnent, tandis que le Guadiana, le Tage et le Douro sont à peine accessibles sur un quart de leur développement. Quant à l'Ebre, dont le cours inférieur est complètement ensablé, il n'est navigable en Catalogne que grâce à un canal.

Parmi les *canaux*, le principal est le Canal Impérial en Aragon. Il mesure environ 100 kilomètres de longueur, 24 mètres de largeur et 3 de profondeur et supplée à la navigation de l'Ebre trop pauvre en eau. L'Espagne possède donc à peu près 1,300 kilomètres de voies navigables de qualité médiocre.

Marine marchande; ports de mer. — La flotte marchande de l'Espagne n'est pas ce qu'elle devrait être encore, aussi une bonne partie de son commerce se fait-elle par navires étrangers (1). Cependant, la pauvreté

---

(1) Marine marchande (1892):

Voiliers.....	1233	jaugeant....	196.650 ton.
Vapeurs.....	474	— ...	455.490 —
Total.....	1707	— ...	652.140 —

Mouvement des ports (1892);

Entrés....	19.248	navires.	11.616.000	jaugeant..	3.498.000	ton. effectifs.
Sortis.....	18.202	—	11.843.000	— ...	7.402.000	—
Total. .	37.450	—	23.489.000	— ...	10.900.000	—

du pays en voies ferrées a pour résultat que le cabotage est très important entre les provinces riches, celles des côtes.

Barcelone est, en même temps que la première ville industrielle, le port le plus actif de l'Espagne, quoiqu'il manque de profondeur et de sécurité. C'est le lieu d'exportation des soies brutes, des vins, fruits; le lieu d'importation des métaux, machines et matières textiles.

Malaga vient ensuite, c'est le point de sortie d'une des plus riches régions agricoles de l'Espagne, le pays de Grenade; c'est en outre une escale commode pour les vaisseaux qui sortent de la Méditerranée ou y entrent.

Cadix a les mêmes avantages, mais toutes deux souffrent du voisinage de Gibraltar.

Au nord-ouest, *Santander* est l'issue sur le golfe de Gascogne de la Vieille-Castille, et le centre des relations avec la France de l'ouest, l'Allemagne et l'Angleterre. La Corogne et le Ferrol, excellents ports, ont surtout un rôle militaire (1).

Commerce proprement dit. — Le commerce de l'Espagne n'a cessé de s'accroître depuis trente ans surtout ; mais il n'est pas encore considérable.

A l'intérieur la vie provinciale a persisté au point de réduire à peu de chose le commerce entre les différentes régions. La création d'un réseau de voies ferrées substitue cependant peu à peu un courant d'échanges réguliers à l'ancien isolement. De toutes les provinces qui entourent les Castilles et sont plus riches que les pays du plateau, affluent les produits agricoles et les objets industriels. Enfin, il y a échange à travers le plateau central. On ne saurait estimer la valeur, même approximative, du commerce intérieur.

Le *commerce extérieur* n'est pas encore aussi actif qu'il pourrait l'être, et n'atteint qu'à peine 1 milliard et demi de francs. Le nouveau régime commercial inauguré en France en 1892 a amené l'Espagne à se protéger elle aussi contre les importations de ses voisins, et la conséquence a été une baisse considérable dans le total de son commerce. Les vins, en particulier, que l'Espagne envoyait en si grandes quantités sur le marché

---

(1) *Barcelone* (1893) :

Entrées: 3.767 navires jaugeant 2.077.000 tonneaux dont 1.053 étrangers jaugeant 953.000 tonneaux.

Entrés (1892).....	3.234 navires jaugeant...	1.664.800	tonneaux.
Sortis.....	3.213 — ...	1.645.100	—
Totaux.....	6.447 — ...	3.309.900	—

Mouvement du commerce: environ..... 767.500.000 fr.

Malaga (1893) :

Entrées..... 2.057 navires jaugeant 1.217.000 tonneaux.

Mouvement total environ... 2.400.000 tonneaux.
— du commerce... 52.418.000 francs environ.

français pendant la durée de la crise phylloxérique, ne passent plus que difficilement la frontière, bien que leur bas prix de revient leur permette encore de faire une lourde concurrence aux produits nationaux en France (1).

L'Espagne importe surtout des matières industrielles (coton, houille, etc.), des matières alimentaires et des objets fabriqués; elle exporte des vins, des métaux bruts et des cuirs (2).

La France vient au premier rang parmi les États qui commercent avec l'Espagne, malgré la baisse considérable amenée par la guerre des tarifs de douanes. Ses achats et ses ventes s'équilibrent à peu près. Le Royaume-Uni vient ensuite, vendant plus d'objets fabriqués qu'il n'achète de matières premières. Le commerce avec les autres pays, sauf avec ceux de l'Amérique, n'est pas considérable (3).

---

(1) Commerce total de l'Espagne :

	Importations.	Exportations.	Total.
1887.....	811.212.000 fr.	722.182.000 fr.	1.533.394.000 fr.
1888.....	716.085.000	763.104.000	1.479.189.000
1889.....	866.311.000	896.856.000	1.743.167.000
1890.....	941.138.000	937.760.000	1.878.898.000
1891.....	1.018.771.000	932.245.000	1.951.016.000
1893.....	684.824.000	626.631.000	1.311.456.000

(2) Principaux objets de commerce (1891) :

Importations.

Coton.....	85.022.000 fr.	Sucre.....	30.230.000 fr.
Houille.....	50.305.000	Lainages.....	26.286.000
Bois.....	42.990.000	Alcools.....	21.162.000
Machines.....	38.802.000	Filés de lin.....	14.650.000
Froment.....	31.020.000	Cotonnades.....	12.136.000
Tabac.....	30.271.000	Soieries.....	11.271.000

Exportations.

Vins.....	310.000.000 fr.	Raisins secs...	14.459.000 fr.
Métaux.....	165.331.000	Oranges.....	10.417.000
Chaussures.....	21.028.000	Huile d'olives..	10.227.000

Part proportionnelle.

	Importations.	Exportations.
Denrées alimentaires.....	29.3 p. 100	62.6 p. 100
Animaux,.....	0 —	2.5 —
Matières premières industrielles.	46.1 —	31.4 —
Objets fabriqués.....	24.6 —	3.5 —

(3) Principaux États en relation avec l'Espagne (1893) :

	Importations.	Exportations.	Total.
France.....	204.300.000 fr.	205.700.000 fr.	410.000.000 fr.
Royaume Uni et Gibraltar.....	169.900.000	181.700.000	351.600.000
Allemagne.....	20.300.000	14.500.000	34.800.000
Portugal.....	20.000.000	30.200.000	50.200.000
Amérique.....	164.500.000	194.900.000	359.400.000
Philippines.....	20.800.000	22.700.000	43.500.000

Empire colonial. — L'Espagne n'a plus que des débris de son immense empire colonial, depuis que l'Amérique espagnole a rompu les liens qui l'attachaient à la métropole (1810-1830). Mais ces débris sont encore beaux : aux Antilles, *Cuba*, « la Perle des Antilles », le grand marché des sucres, et *Puerto-Rico*, riche aussi en produits tropicaux; en Océanie ou dans l'Insulinde, les *Philippines*, si prospères, les *Soulou*, les *Mariannes* et les *Carolines;* enfin, quelques établissements encore bien imparfaits sur la côte ou dans les îles de l'Afrique.

En somme, l'empire colonial espagnol complète heureusement la richesse de la mère patrie. De ces colonies, la plus prospère, Cuba, offre le double avantage de donner des produits tropicaux et de porter une population espagnole en majorité.

Le groupe des Antilles prendra une valeur nouvelle quand on aura réussi à percer d'un canal l'isthme de Panama. Les Philippines gagneront beaucoup aussi aux progrès rapides de l'empire chinois et du Japon, à l'accroissement des relations entre l'Asie orientale et les États américains.

Mais il reste encore à l'Espagne bien des efforts et des sacrifices à faire pour obtenir l'assimilation complète à la métropole de Cuba convoitée par les Américains et souvent révoltée, et la soumission des Philippines où l'élément indigène résiste avec énergie.

L'*émigration* espagnole (35,000 personnes en moyenne) ne contribue que pour une faible part à accroître l'élément métropolitain dans les colonies. Les émigrants espagnols prennent surtout le chemin de l'Amérique continentale, de la France et de l'Algérie.

Conclusion sur l'Espagne. — En résumé, malgré de réels progrès accomplis depuis vingt ans, l'Espagne, à laquelle ne manquent ni les ressources purement agricoles, ni les éléments d'une industrie, est encore aujourd'hui un des États les plus arriérés de l'Europe. Ni la fécondité de son sol, ni les trésors de ses mines ne sont dignement exploités.

Mais nous assistons aujourd'hui à un réveil remarquable de l'activité espagnole. Grâce à l'intervention financière des pays plus riches qu'elle, l'Espagne tire un parti de plus en plus fructueux de ses ressources. Mieux dotée de voies de communication, qui donneront de la cohésion à cet ensemble de provinces si différentes et si divisées par la nature du relief, elle gagne graduellement son indépendance économique. Elle unira ces régions plus fortunées qui sont jetées comme un collier autour des pauvres provinces du plateau; mais il y manquera toujours les joyaux les plus précieux, les pays par lesquels ce plateau débouche sur l'Atlantique. C'est le domaine du Portugal.

RÉPUBLIQUE D'ANDORRE

Dans la vallée pyrénéenne de la Balira, affluent de droite de la Sègre, s'est établie la petite *république d'Andorre*, indépendante depuis le temps de Charlemagne. Couvrant une superficie de 452 kilomètres carrés, elle

est peuplée de 6,000 âmes. Ses deux protecteurs, la *France* et l'*évêque d'Urgel*, reçoivent chaque année une redevance de 960 et 460 francs. La capitale, *Andorre*, sur la Balira, compte 2,000 habitants.

La république d'Andorre n'a aucune importance économique, sauf comme lieu de passage entre la France et l'Espagne de quelques denrées passées le plus souvent en contrebande. Ses belles forêts fournissent des matériaux de construction dont l'écoulement est difficile, faute de voies de communication, et des charbons de bois. Il y a aussi, sur son territoire, quelques mines de fer.

II. — PORTUGAL

Résumé politique. — Le royaume de Portugal ne couvre qu'environ la sixième partie de la péninsule ibérique, (89,372 kilomètres carrés, et, en y ajoutant Madère et les Açores qui sont considérées comme faisant partie du royaume, 92,575 kilomètres carrés). Ce petit État s'étend en une longue bande sur le versant occidental du plateau central et à l'embouchure des fleuves qui en descendent.

La population s'élevait, lors du dernier recensement, à 4,306,554 habitants sur le continent, soit 48 par kilomètre carré, et à 4,708,178 habitants (51 par kilomètre carré) en y comprenant les annexes insulaires (1).

La religion d'État est la religion catholique, c'est celle de presque tous les Portugais; les autres religions sont tolérées, mais on compte à peine 500 protestants, en majorité étrangers, dans tout le Portugal.

Le Portugal est un royaume constitutionnel (constitution de 1826, révisée en 1852). Le roi, assisté de ministres responsables, gouverne avec les « Cortes geraes » composées de deux chambres : la Chambre des pairs (pairs héréditaires — supprimés par extinction, — pairs nommés à vie par le roi, pairs élus par les universités et quelques autres corps constitués), et la Chambre des députés élue au suffrage censitaire pour une durée de quatre ans.

---

(1) Mouvement de la population :

Accroissement moyen annuel	1.15 p. 100
Décès (1890)	114.339
Naissances	154.639
Augmentation	40.300

Émigration :

1887	16.923	
1888	23.981	
1889	20.614	
1890	29.421	se dirigeant surtout vers l'Amérique.

Instruction faible : en 1878, 82 p. 100 de la population totale est illettrée.

Le pays contient peu de villes, la majorité de la population est rurale (1).

Les finances du Portugal sont, depuis bien des années, dans un état déplorable, dont nous verrons la répercussion sur l'état économique (2).

Condition générale de la géographie économique. — Le Portugal, qui joua au moyen âge et au début des temps modernes un si grand rôle dans l'histoire générale du commerce et de la navigation, est bien plus heureusement situé que l'Espagne. Il est complètement et franchement tourné vers l'Atlantique et le Nouveau-Monde; ses vallées débouchent dans cette direction, invitant les populations aux entreprises maritimes et au commerce lointain. C'est un pays agricole par excellence, mais voué aussi au négoce; l'industrie aurait pu résulter de cette double aptitude et naître, comme en Suisse, dans des conditions qui paraissent défavorables au premier abord. Mais la politique a privé le Portugal comme l'Espagne du bénéfice normal de ses avantages naturels; depuis le traité de Methuen (1703), ce petit pays est devenu une sorte de succursale du commerce britannique. Il est sous la dépendance économique de l'Angleterre qui exploite jusqu'à son sol. En outre, la perte de ses meilleures colonies a infligé au commerce portugais un dommage irréparable.

---

(1) Population urbaine (1878)..... 490.386 hab.
Population rurale..... 3.669.929 —

Principales villes (1878) :

Lisbonne.....	246.343	habitants.
O'Porto.....	105.838	—
Braga.....	19.755	—
Coïmbra.....	13.369	—

(2) Budget :

	Recettes.	Dépenses.
1888-89.....	215.000.000 fr.	287.000.000 fr.
1889-90.....	219.000.000	304.000.000
1890-91.....	222.000.000	287.000.000
1891-92.....	239.000.000	292.000.000
1892-93.....	261.000.000	268.000.000
1893-94 (prév.)....	245.000.000	251.000.000

Dette publique (1893) : 2.949.000.000 fr. nécessitant un intérêt de 96.056.000 fr.

Budget de la guerre.....	28.600.000	francs.
— marine et colonies...	19.728.000	—
Total.....	48.328.000	—

Armée recrutée pour le service obligatoire :

Pied de paix.....	34.970	hommes.
— guerre.....	150.000	—
Armée coloniale	8.880	

Marine; 43 navires montés par 3.700 hommes.

A. — Agriculture.

L'agriculture est la principale source de prospérité du Portugal. La qualité des terres est remarquable dans la majeure partie de l'Estrémadure où se développent des plaines tertiaires; les groupes siluriens et cambriens du nord et du sud contiennent aussi quelques zones de culture très favorisées. La chaleur, en général plus tempérée qu'en Espagne, l'humidité de l'atmosphère et celle que répartissent les fleuves, tout contribue à stimuler les facultés de production du sol. Mais les habitants sont loin d'avoir tiré bon parti de ces richesses; et l'on a, depuis longtemps, remarqué chez eux une indolence qu'explique peut-être le dépit d'avoir à travailler surtout pour le bénéfice de capitalistes étrangers. Les statistiques nous révèlent que l'emploi actuel des terrains est médiocrement approprié à leur valeur (1). On affirme que, dans l'Alemtejo et l'Estrémadure, 2 à 4 millions d'hectares laissés en friche seraient cultivables.

Le Portugal reproduit au sud et au nord la succession des *régions* espagnoles, sauf cette grave différence qu'au lieu de plateaux on y rencontre surtout des terrasses. Aux plateaux succèdent donc des ondulations moins monotones sous lesquelles le piédestal fait de plus en plus défaut à mesure qu'on se rapproche de l'ouest; mais les bordures des plateaux envoient trois éperons de montagnes assez élevées qui restreignent le domaine cultivable.

Au sud il convient de distinguer deux pays entre lesquels il y a contraste complet, d'une part l'Algarve, plateau sillonné de chaînes et de mamelons où la végétation forestière est souvent luxuriante, d'autre part l'Alemtejo, qui contient sur une vaste étendue de véritables steppes.

Le Portugal central offre à la culture des conditions très variables, des sables sur la côte, de riches plaines dans la vallée du Tage, puis les terrasses de la serra da Estrella dont les escarpements calcaires sont à pic vers le sud. Les mêmes aspects se succèdent de l'ouest à l'est dans la majeure partie de la province de Beïra.

Mais le Beïra alta, le Tras-os-Montes et l'Entre-Douro-et-Minho sont des régions beaucoup moins articulées, présentant les mêmes avantages que la Galice en Espagne, riches en pâturages, en céréales, favorables aux cultures arborescentes.

Les *forêts* sont peu nombreuses au Portugal comme en Espagne; malgré d'énergiques efforts de l'État et des particuliers pour développer les productives forêts de chênes-lièges, on ne compte encore qu'un demi-

---

(1) Répartition de la terre :

Vignobles	2.2	p. 100.	Pâturages et jachères.	26.7	p. 100.
Arbres fruitiers	7.2	—	Forêts	2.9	—
Céréales	12.5	—	Improductif	45.8	—
Légumes	2.7	—			

million d'hectares de surface vraiment boisée. La production en liège a dépassé 12 millions de kilogrammes pendant la dernière période décennale. Il y a aussi dans les zones montagneuses du Beïra et du Tras-os-Montes de belles forêts de châtaigniers. Les parties basses du Beïra et de l'Estrémadure sont parmi les plus dénudées de l'Europe méridionale; on y peut cheminer des journées entières sans rencontrer d'autre végétation que les broussailles et les herbes caractéristiques des steppes.

Remarquons que la distribution des zones forestières du Portugal est tout à fait identique à celle des zones espagnoles. Mais le reboisement des montagnes exploitées à outrance, et le boisement de certains pays de steppes y seront plus faciles, par suite de l'humidité plus grande de l'atmosphère; l'irrigation est beaucoup plus praticable que sur le plateau proprement dit.

Les *cultures alimentaires* sont naturellement les plus nombreuses; les *céréales* cependant n'occupent qu'une faible partie du sol cultivable. Le *maïs* et le *froment*, et en particulier le *blé* dur, tiennent la première place, le *seigle* et l'*avoine* ne sont guère cultivés que dans les districts montagneux; quant au *riz*, il rencontre d'excellentes conditions dans les terres basses et facilement irriguées du Tage inférieur. La récolte totale est incapable de fournir à la consommation, aussi doit-on importer beaucoup de céréales d'Amérique. Le Portugal ne pourra s'affranchir de cette nécessité qu'en améliorant ses procédés de culture encore bien primitifs.

Les *pommes de terre* font des progrès dans les terrains sablonneux du littoral; enfin, les Portugais, grands consommateurs de légumes secs, ont des cultures maraîchères développées surtout dans les environs des villes.

Mais la principale richesse du Portugal, richesse qui pourrait s'accroître, c'est la *vigne*. Les vignobles se sont beaucoup développés comme en Espagne (1).

La contrée la plus riche en vignes est la vallée supérieure du Douro, depuis la frontière espagnole jusqu'à la province du Minho. C'est là que se font les vins fins si célèbres sous le nom de *Porto*, presque exclusivement exportés en Angleterre et au Brésil (2). Malheureusement, le phylloxéra fait de grands ravages dans ces vignobles.

Mais d'autres provinces fournissent aussi d'excellents vins. *Sétubal* produit des muscats estimés. Les vins d'Estrémadure et de Beïra, rouges ou blancs, commencent à s'exporter; quelques-uns ont une saveur voisine de celle des crus du Bordelais. *Madère* donnait en 1850 une récolte de 250,000 hectolitres : mais la moitié des vignes a été gravement endom-

---

(1) Culture de la vigne (moyenne) :

Superficie.....	300.000 hectares.
Production.....	6.000 000 hectolitres.
En 1872 : superficie.....	189.000 hectares.

(2) Exportation du vin de Porto (1888) : 268.000 hectolitres.

magée par les attaques de l'oïdium et du phylloxera. Il a fallu introduire des plants africains et américains qui, du reste, ont prospéré : depuis quelques années les exportations ont recommencé à croître (1).

Notons, en terminant, que les Anglais sont devenus propriétaires d'une partie notable des vignes à Porto et que, par suite, les Portugais, souvent réduits au simple rôle de fermiers, ne touchent qu'une partie des bénéfices de leurs cultures.

Le Portugal, comme les Açores et Madère, doit à la douceur de son climat de posséder quelques-unes des cultures caractéristiques de la zone méditerranéenne : l'olivier, le citronnier et l'oranger. Les *oliviers* sont nombreux sur les terrasses de l'est, et sur les collines de la rive droite du Tage, vers Santarem en particulier. L'huile est malheureusement mal préparée, mais il serait facile de remédier à cet inconvénient. Les *orangers* dont les produits ont une vente assurée en Angleterre, les *citronniers*, les *figuiers* de l'Algarve, les *poires*, les *amandes* et les *noix* donnent lieu à un commerce considérable.

Les *cultures industrielles* disparaissent peu à peu : le *lin* perd constamment du terrain, les *mûriers* n'existent guère plus que dans la province de Porto.

L'*élevage* est peu développé, malgré des conditions très favorables dans les provinces arrosées du nord et du centre. Les *bêtes à cornes* sont assez nombreuses dans les provinces d'Entre-Douro-et-Minho et Tras-os-Montes. Les *ânes et mulets* réussissent dans ces provinces montagneuses, les *chevaux* peu nombreux, sont endurants et sobres dans l'Alemtejo ; les *moutons* et *chèvres* existent en grands troupeaux dans les montagnes du nord et les steppes du sud ; les *porcs* vivent surtout dans les forêts de chênes de l'Alemtejo.

La *pêche* est une des ressources importantes des populations côtières ; peu de parages sont aussi poissonneux que le golfe de Sétubal (2).

En résumé, cet élevage suffit à peu près à la consommation du Portugal ; le gros bétail fait même l'objet d'exportations assez considérables pour l'Angleterre. L'Espagne achète une notable quantité de porcs dans l'Alemtejo : le Brésil fait venir beaucoup de fromages de son ancienne métropole. Enfin la laine des moutons, blancs ou noirs, si grossière qu'elle soit, est vendue sur le marché anglais.

L'agriculture portugaise est donc, comme celle de l'Espagne, dans une condition médiocre ; bien que le pays contienne des steppes et des régions montagneuses au sol rebelle, on peut assurer que les cultures n'occupent pas encore aujourd'hui une place suffisante. Il semble que les soins se bornent exclusivement à quelques plantes et arbres dont les produits sont vendus d'avance. Mais ce n'est point un pur bénéfice pour ce petit pays que d'être le cellier de l'Angleterre.

---

(1) Exportation du vin de Madère (1888) : 24.000 hectolitres.
(2) Pêche : plus de 4000 navires et barques.

B. — Industrie.

La vraie industrie est encore très médiocrement dévoloppée. Du reste le sous-sol du Portugal, qui renferme un assez grand nombre de gîtes métallifères et de carrières, est pauvre en combustible minéral. On comprend donc que malgré l'intelligente initiative de quelques-uns, l'industrie n'ait fait encore que de faibles progrès. Enfin, la prépondérance commerciale de la Grande-Bretagne en Portugal, a pour premier résultat de paralyser l'initiative industrielle des habitants du pays. L'industrie anglaise a tout intérêt au maintien de cet état d'infériorité : et les essais d'émancipation des Portugais restent jusqu'ici peu fructueux.

Les industries extractives sont elles-mêmes à l'état d'ébauche. Quelques mines d'*anthracite*, dans le nord, les mines de *cuivre* de l'Alemtejo, qui envoient leur minerai en Angleterre, le *plomb* d'Aveiro, le *fer*, commun partout, l'*antimoine*, le *manganèse*, ne sont exploités que d'une façon peu méthodique et irrégulière. Et cependant le pays est riche en métaux, les anciens Romains en tiraient un certain profit (1).

Les *carrières* contiennent en abondance le marbre, le granit, l'ardoise, l'argile, etc... Les *marbres* sont à peine exploités ; les *ardoisières* des environs de Porto envoient leurs produits en Angleterre.

La liste des *industries* proprement dites n'est pas longue. On peut dire qu'elles sont surtout développées dans deux villes maritimes, à Lisbonne et à Porto : aussi sont-elles à peine portugaises. Outre qu'elles sont sous la dépendance presque complète de l'étranger, de la Grande-Bretagne qui fournit le combustible et les machines, elles ont été souvent installées avec le secours de capitaux venus du dehors.

Les *industries dérivées du règne minéral* sont représentées par quelques fonderies et ateliers que se partagent Porto et Lisbonne ; ces villes, surtout la seconde, ont le matériel nécessaire à la construction et à la réparation de quelques navires. On construit aussi à Porto do Conde.

Du *règne végétal* l'industrie emploie surtout deux fibres textiles, le lin et le coton. Le lin est travaillé dans les campagnes. Lisbonne et Porto fabriquent des *cotonnades* à bon marché qui sont expédiées dans les colonies africaines. Une très humble industrie, celle des cure-dents, occupe de nombreux ouvriers qui, à Lisbonne et Coïmbre, travaillent le bois des saules argentés.

---

(1) Production minérale (1892) :

Combustible minéral.....	18.000	tonnes	valant...	277.000 fr.
Minerai de fer	11.300	—	...	28.500
— cuivre.....	100.000	—	...	3.894.000
— plomb.....	1.100	—	...	146.000
— manganèse ...	3.400	—	...	122.400
— antimoine....	1.000	—	...	419.000

Les *industries dérivées du règne animal* sont la filature et le tissage des *laines* à Lisbonne et à Coïmbre. Ces deux villes envoient leurs lainages aux colonies et au Brésil. Les *soieries* de Lisbonne ont quelque réputation. Citons encore les *tanneries* de Beja et de Lisbonne.

Ainsi les industries, peu nombreuses d'ailleurs, sont presque toutes concentrées dans les villes maritimes où l'on peut faire venir à bon compte de l'étranger la houille qui manque en Portugal. Cette localisation s'explique aussi par une autre cause; les rares produits industriels du petit royaume sont exclusivement destinés à ses colonies; il y a donc tout intérêt à les fabriquer au lieu même d'embarquement. Mais la majeure partie des objets fabriqués que consomment les Portugais vient des manufactures étrangères, et surtout de la Grande-Bretagne. Un État qui, comme l'Espagne, n'a pas pu se tenir au courant de l'industrie moderne, faute de capitaux, mais qui emprunte à l'étranger pour mettre en valeur ses ressources naturelles, a chance de s'émanciper à force de science et de travail. Le Portugal a perdu, en certains cas, jusqu'à la propriété de son sol, qui est livré de plus en plus à l'exploitation étrangère, il lui faut donc d'abord s'affranchir de la servitude économique, racheter la partie aliénée du patrimoine national, avant de songer à l'exploitation de l'ensemble.

C. Commerce.

Voies de communication. — Le Portugal, mince bande de territoire allongée du nord au sud, est, malgré la médiocre articulation de ses côtes, un État maritime par excellence : agriculture et marine, voilà ses deux chances de relèvement.

Tout d'abord il est bien placé, à l'avant-garde de l'Europe méridionale, en face du continent américain, à bonne portée aussi de l'Afrique occidentale. Par là s'explique la glorieuse histoire de ses navigateurs et de ses colons.

La disposition du relief intérieur n'est pas moins favorable à la sortie des produits portugais vers la mer. Les vallées déjà bien dessinées et plus larges que sur le territoire espagnol, sont des couloirs menant tous à l'Atlantique. Les deux grands ports, Lisbonne et Porto, sont précisément à l'issue des deux vallées les plus importantes. Il sont aussi, nous l'avons vu, les portes de sortie de deux vastes régions du territoire espagnol.

Le littoral est médiocre, mal articulé : mais le meilleur port d'estuaire, le seul port vraiment naturel, Lisbonne, est justement celui dont la situation est la meilleure pour l'ensemble des pays de la péninsule : il est en outre placé sur un chemin important du trafic international.

Le Portugal est, en effet, le passage naturel des produits de l'Espagne vers l'Atlantique et le monde américain, beaucoup plus que la Galice et les Asturies; nous l'avons déjà constaté et expliqué. En outre Lisbonne peut être considéré comme le lieu final d'embarquement des

voyageurs de toute l'Europe à destination de l'Afrique occidentale et de l'Amérique du Sud. C'est de là que l'on peut gagner le plus vite les deux promontoires avancés que l'Afrique et l'Amérique du Sud tendent l'une vers l'autre, Dakar et Pernambuco.

Aussi la marine marchande du Portugal est-elle relativement assez considérable, ainsi que le mouvement de ses ports.

Lisbonne est de beaucoup le premier des ports et la place de commerce la plus importante. C'est surtout le lieu d'escale obligé des navires qui, de l'Europe nord-occidentale se rendent, soit dans l'Atlantique du sud (Afrique et Amérique méridionale), soit dans la Méditerranée et l'Extrême-Orient. Plusieurs compagnies anglaises et françaises font toucher barre à leurs navires dans ce port large et sûr. Le développement rapide du Brésil promet à Lisbonne un accroissement de prospérité.

Porto résume le commerce extérieur de la vallée du Douro, mais la médiocrité du port et les dangers de la barre empêchent beaucoup de navires d'y entrer (1).

La mer étant le chemin par excellence des Portugais, on ne saurait s'attendre à trouver dans ce pays, peu étendu d'ailleurs, un grand développement des voies de communication terrestres. Toutefois, même en tenant compte du rôle important que doivent jouer la navigation et le cabotage, les routes n'y sont pas encore en nombre suffisant. Ce pays qui mesure environ 600 kilomètres du nord au sud, et 200 d'est en ouest, n'a que 4,000 kilomètres de réseau routier. La rivalité entre Espagnols et Portugais, le désir légitime qu'a l'Espagne de faire de ses ports du nord-ouest et du sud-ouest ses vrais débouchés, en dépit de la nature, voilà ce qui empêche le développement des routes portugaises; ces routes ne peuvent exister en grand nombre et prospérer que si elles sont vraiment la continuation et la fin du réseau espagnol. Or la seule grande route qui joue quelque peu ce rôle est celle d'Estrémadure en Alemtejo, de Merida et Badajoz à Elvas et Lisbonne. C'est la vallée du Douro qui est la mieux dotée de routes, à cause des besoins des transports agricoles.

Les *voies ferrées* sont de construction plus récente encore en Portugal

---

(1) Marine marchande (1891). (Grand cabotage et long cours) :

486	voiliers jaugeant	101.711	tonnes.
67	vapeurs —	108.601	—
553	navires —	210.312	—

Mouvement des ports (cabotage et long cours) :

Entrées.	Voiliers....	583.000	tonnes.	6.558.008 tonnes.
—	Vapeurs...	5.975.000	—	
Sorties.	Voiliers....	569.000	—	6.538.000 —
—	Vapeurs...	5.969.000	—	
		Total.....		13.096.000 —

qu'en Espagne, c'est ce qui explique leur peu de développement actuel : depuis 1875 seulement, la progression a été rapide (1).

Les voies ferrées ont un double rôle à remplir sur le territoire portugais; elles doivent relier aux deux grands ports, aux deux seules villes industrielles, Lisbonne et Porto, les régions et villes secondaires de l'intérieur, puis unir ces mêmes villes à l'Espagne et par là au reste du continent.

Les relations à l'intérieur sont assez mal assurées par la ligne qui longe la mer du nord au sud, par Valença, Porto, Aveiro, Coïmbre, Lisbonne et le Faro, par celle d'Elvas à Lisbonne, et celle de la vallée du Douro. Mais le système de jonction avec l'Espagne laisse encore plus à désirer. Cependant, les lignes de Madrid à Lisbonne soit par Ciudad-Real, Badajoz et Elvas, soit, plus directement par Talavera et la vallée du Tage, la grande ligne internationale de Bayonne à Valladolid, Salamanque et Lisbonne permettent quelques relations. Mais trop souvent les lignes espagnoles s'arrêtent à quelque distance de la frontière. Les Espagnols se soucient médiocrement, on le comprend sans peine, de donner aux peuples du continent ou à eux-mêmes, les moyens d'aller s'embarquer à Lisbonne plutôt qu'à Santander, la Corogne et Cadix.

Les *voies navigables*, sans être bonnes, sont meilleures qu'en Espagne. Les fleuves sont moins encombrés de rapides, et, dans cette zone pluvieuse, gagnent vite en volume; la marée vient du reste les soutenir.

Le *Douro* devient navigable près de la *tour de Moncorvo*, ayant quitté les pentes rapides du plateau; pendant 142 kilomètres, il peut porter de grosses barques. A son embouchure où il est large de 250 mètres, les navires de médiocre tonnage pénètrent seuls à cause de la barre. C'est aussi tout près de la frontière espagnole que le *Tage* quitte le plateau; mais il ne devient navigable qu'à Abrantès, à 190 kilomètres de son embouchure : il le doit au contingent des eaux de la Serra da Estrella apportées par la Zézère. Lisbonne peut recevoir les plus gros navires. Quant au *Guadiana*, il est d'une navigation difficile à cause de la barre qui obstrue ses bouches.

Les travaux de canalisation ont été appliqués à quelques parties de ces fleuves; il est question en particulier d'améliorer le Guadiana.

Commerce proprement dit. — Le commerce portugais, bien qu'éprouvé par les fléaux qui frappent la viticulture, est cependant en progrès (2). Les

---

(1) Chemins de fer :

1855.....	36 kilomètres	
1891.....	2.149 —	plus 155 en construction.

(2) Commerce total :

	1887.	1891.
Importations.....	248.600.000 fr.	272.400.000 fr.
Exportations.....	158.000.000	291.700.000
Réexportations et transit.	»	82.700.000
Total général.....	406.600.000	646.800.000

importations consistent surtout en céréales, cotonnades, machines, charbon, tissus de laine et de soie et denrées coloniales; les exportations en vin, liège, poissons et cuivre (1).

La *Grande-Bretagne* vient au premier rang des clients du Portugal; mais ce commerce, surtout en ce qui regarde les achats de vins, est presque fictif, et n'enrichit guère le pays, puisque beaucoup de domaines agricoles appartiennent à des Anglais. Les Anglais vendent des produits manufacturés pour une valeur presque double de leurs achats. Le commerce anglo-portugais tend du reste à diminuer devant le désir des Portugais de se débarrasser d'une tutelle gênante.

La *France* tend à profiter de cette diminution : ses exportations ont considérablement progressé depuis quelques années. L'*Allemagne* est exactement sur le même pied que la France, mais elle vend moins et achète plus.

Le *Brésil* a gardé de bonnes relations avec son ancienne métropole, les *Etats-Unis d'Amérique* font un commerce presque égal, et commencent à faire concurrence aux produits manufacturés européens.

L'*Espagne* enfin ne fait presque aucun commerce avec le Portugal, ces deux pays sont trop semblables, les conflits d'intérêts trop grands (2).

Colonies. — Il ne reste plus au Portugal que des débris de son immense empire colonial : les Hollandais d'abord, les Anglais ensuite, lui en ont enlevé une grande partie, puis la révolte du Brésil a terminé cette décadence. Quelques îles d'Afrique (*Cap Vert*, *San Thomé*, *Isla do Principe*), quelques comptoirs en Sénégambie et en Guinée, puis les établissements malheureusement séparés par des possessions anglaises d'*Angola* et de *Mozambique*, les comptoirs de *Diu*, *Goa* aux Indes, *Macao* en Chine, enfin l'île de *Timor*, telles sont actuellement les seules annexes du Portugal. La superficie totale est estimée, trop généreusement sans doute à 2 millions

---

(1) Détail du commerce (1891) :

Importations.

Céréales.....	28.000.000 fr.	Machines.....	13.800.000
Denrées colon....	22.696.000	Fer.....	12.500.000
Cotonnades.....	14.900.000	Houille	12.200.000 fr.
Tissus.....	13.900.000		

Exportations.

Vins	56 600.000 fr.	Poissons.....	7.900.000 fr.
Liège	15.500.000	Cuivre.....	5.784.000

(2) Principaux clients du Portugal (1891) :

	Importations.	Exportations.	Total.
Grande-Bretagne...	75.600.000 fr.	44.240.000 fr.	119.840.000 fr.
France	38.080.000	8.400.000	46.480.000
Allemagne	35.280.000	11.200.000	46.480.000
Brésil.....	10.640.000	28.560.000	39.200.000
États-Unis	28.560.000	3.920.000	32.480.000
Espagne.....	16.240.000	4.480.000	20.720.000

de kilomètres carrés, peuplés d'environ 14 millions d'habitants. Très mal exploitées du reste, elles ne peuvent compenser la perte du Brésil, et ne font qu'un commerce minime avec la métropole (1).

Conclusion. — Le royaume de Portugal, riche par lui-même, favorisé d'un climat exceptionnel pour la végétation, et en même temps très heureusement situé pour le commerce international, est dans une condition économique des plus médiocres. Son agriculture n'est pas ce qu'elle devrait être. L'industrie y existe à peine; et pourtant l'exemple de la Suisse, beaucoup moins favorisée par la nature, prouve qu'une heureuse situation peut compenser la médiocrité des richesses minérales. Le commerce est tombé, pour une bonne part, entre les mains des étrangers.

---

(1) Commerce du Portugal avec ses colonies (1890):

Importations en Portugal.....	28.000.000 fr.
Exportations du Portugal.....	19.600.000
Total.....	47.600.000

TROISIÈME SECTION

EUROPE SEPTENTRIONALE

CHAPITRE PREMIER

ÉTATS DE LA PÉNINSULE SCANDINAVE

§ Ier. — Coup d'œil sur la géographie physique et politique.

Situation et dimensions. — Entre l'Océan Atlantique à l'ouest et la mer Baltique à l'est, s'avance la grande péninsule scandinave, qui ne tient au continent que par l'isthme étroit de Laponie. Elle s'étend sur une superficie de 772.879 kilomètres carrés, entre les 55° 20' et 71° 10' de latitude nord, et entre les 2° 30' et 20° 44' de longitude est de Paris.

Composition du sol. — La Scandinavie, comme la Finlande, qui lui fait face de l'autre côté du golfe de Bothnie, est composée presque exclusivement de terrains cristallins ; seuls, le littoral de la Baltique, et la dépression des lacs Maelaren et Wenern, appartiennent à des terrains récents (quaternaires).

Relief. — Le relief scandinave a été justement comparé à une immense lame solidifiée au moment où elle allait déferler. En effet la partie occidentale de la péninsule est couverte d'un puissant massif de plateaux surmontés de sommets dépassant quelquefois 2000 mètres. Ce système se termine brusquement sur la mer à l'ouest, tandis qu'il descend en terrasses plus doucement inclinées vers l'est. La partie méridionale de la Suède, ou Götaland, forme seule une véritable plaine.

Littoral. — Remarquablement découpé, profondément pénétré par les longues fissures des fjords, bordé d'une grande chaîne d'îles et de récifs à l'ouest, moins articulé et plus plat à l'est, le littoral scandinave est le plus riche de l'Europe et peut-être du monde entier. On estime à plus de 20000 kilomètres le développement du seul littoral norvégien. La mer est profonde et remarquablement poissonneuse à l'ouest, ce qui explique le développement de la vie maritime en Norvège. Le courant chaud de l'Atlantique nord se fait sentir jusque sur les côtes norvégiennes et en écarte pendant presque toute l'année les glaces qui encombrent au contraire les parages du Labrador.

Climat. — Bien que sa latitude corresponde à celle du Groënland, la péninsule scandinave, baignée par les eaux tièdes de l'Atlantique, a un climat remarquablement tempéré. Seule, la Suède du nord-est, séparée de l'océan par la barrière des Alpes scandinaves, subit les rigueurs d'un climat continental comparable à celui de la Russie du nord. La Norvège, au contraire, a une température moyenne de 5°, supérieure de beaucoup à celle qu'elle devrait avoir. Tandis que le Groënland est enseveli toute l'année sous un épais manteau de glaces persistantes, il n'y a de glaciers que sur les sommets des Alpes scandinaves.

Pour les pluies, les montagnes divisent aussi le pays en deux zones très distinctes. Le côté norvégien exposé aux vents océaniques, reçoit une couche d'eau supérieure à 60 centimètres, et dépassant souvent 1m,30, le côté suédois, au contraire, ne reçoit jamais 60 centimètres de précipitations.

Fleuves et lacs. — Bien que très riche en eau, la Scandinavie ne peut donner place à de véritables fleuves. A l'ouest, les montagnes serrent de trop près la côte, et à peine nés, les cours d'eau tombent dans la mer par des séries de cascades. A l'est, où l'espace manque moins, les fleuves sont cependant obligés de descendre les divers étages des terrasses; leurs lits ne sont pas encore véritablement formés, et se composent de chapelets de lacs. Absolument inutilisables pour la navigation, ces fleuves rendent de grands services à l'industrie par la force motrice qu'ils dispensent.

Les lacs sont nombreux : outre la série qui frange le massif montagneux du côté oriental, de grandes étendues lacustres occupent la région méridionale de la Suède; les deux lacs Wenern et Wettern occupent une superficie de plus de 7,000 kilomètres carrés.

Populations. — La péninsule scandinave est peuplée de plus de 6 millions et demi d'habitants appartenant à la race germanique, sauf les quelques Lapons de la frontière russe (1).

Beaucoup plus nombreuse et dense en Suède qu'en Norvège, la population s'accroîtrait assez rapidement si une émigration assez considérable ne venait enlever tous les ans une certaine portion de l'excédent (2).

---

(1) Population de la Suède (31 déc. 1892).... 4.806.865 hab. 11 par k. c.
— — Norvège (1er janv. 1891). 1.988.384 — 6 —

(2) Mouvement de la population :

Suède.

	Naissances.	Décès.	Surplus des naissances.	Émigration.
1887.....	140.169	76.227	63.942	50.786
1888.....	136.451	75.831	60.620	50.323
1889.....	132.069	76.124	55.945	33.363
1890.....	133.597	81.824	51.773	34.212
1891.....	135.516	80.603	54.913	42.776

La religion est le protestantisme luthérien; c'est à peine si l'on compte 2000 catholiques dans toute la péninsule.

L'instruction obligatoire est très développée, il n'y a plus à proprement parler un seul illettré.

Gouvernement. — Au point de vue politique, la Scandinavie est divisée en deux royaumes absolument indépendants l'un de l'autre, bien que gouvernés par le même roi. Les gouvernements sont distincts : chacun des deux pays a son ministère et ses deux Chambres élues au suffrage censitaire. Seule, l'administration des Affaires étrangères et le corps diplomatique sont communs, malgré les réclamations de la Norvège.

Les budgets des deux États sont assez peu élevés et chargent médiocrement la population, mais il faut remarquer que les communes et autres circonscriptions territoriales jouissent d'une grande autonomie, et ont des budgets au moins égaux à ceux des États.

Le service militaire est obligatoire pour tous, suédois et norvégiens, mais n'est exigé que pendant un petit nombre de jours durant les trois années de service dans l'armée active (1).

Norvège.

	Naissances.	Décès.	Surplus des naissances.	Émigration.
1887.....	60.908	31.675	29.233	20.741
1888.....	61.277	33.645	27.632	21.452
1889.....	59.188	34.704	24.484	12.642
1890.....	60.108	35.492	24.616	10.991
1891.....	61.721	34.256	26.865	13.541

Principales villes :

Suède.		*Norvège.*	
Stockholm.....	252.574 (1892)	Christiania.....	151.239 (1891)
Göteborg.....	107.965	Bergen	53.684
Malmö	49.891		

(1) Budgets de Suède et Norvège :

Suède. Recettes et dépenses égales.

1893.....	135.832.000 fr.	Guerre (1894).....	33.898.000 fr.
1894.....	135.325.000	Marine (1894).....	9.671.000

Dette publique (1er janvier 1893) pour l'établissement des chemins de fer : 383.467.000 fr.

Budget des communes, Dépenses (1891)..... 98.084.000 fr.
Dette des communes..... 230.755.000

Norvège. Recettes et dépenses égales :

1893.....	71.890.000 fr.	Guerre (1894).....	10.745.000 fr.
1894.....	72.380.000	Marine (1894).....	3.876.600

Dette publique (1892)..... 175.757.000 fr.
Budget des communes (1889)..... 24.809.000

Armée :

Suède.....	Armée active.....	38.802 h.	et 6.852 ch.
	Pied de guerre.....	272.553	—
	Landstorm.....	150.000	—

§ II. — Géographie économique.

Condition générale. — La Scandinavie est, au point de vue de la géographie économique, dans un état assez prospère. La population, très clairsemée, confinée par l'hiver pendant plusieurs mois, la pauvreté agricole, l'absence presque complète de houille, la position du pays en dehors des grandes lignes de communication, telles sont les raisons de cette situation inférieure. Nous verrons cependant que les Scandinaves ont tiré grand parti de ce qu'ils avaient.

A. — Agriculture.

Aptitude générale. Principales régions. — L'aptitude des deux pays scandinaves pour l'agriculture est des plus médiocres. Le sol et le climat de la Scandinavie sont peu favorables et le deviennent de moins en moins à mesure qu'on s'avance vers le nord. Toutefois il existe entre la Suède et la Norvège une importante différence dans les facultés agricoles. La Norvège, jouissant d'une chaleur et d'une humidité plus grandes à latitude égale est, pour une même superficie, plus productive que la Suède; mais le sol cultivable est beaucoup plus étendu en Suède qu'en Norvège (1).

1° Au sud, la Gothie et la Scanie ont un climat doux, un sol peu accidenté, de grandes étendues de plaines. C'est la région du blé et du sarrasin ou blé noir; les arbres caractéristiques sont les hêtres, les charmes et les noyers.

2° La Suède proprement dite est une contrée où les vallées alternent avec les collines boisées. Le blé y mûrit encore jusqu'à la limite du Dal; mais c'est surtout le domaine du seigle et de la pomme de terre, puis du tabac.

Norvège.....	Armée active.....	19.700 h.
	Pied de guerre.....	Le double environ.

Marine :

Suède.	60 bâtiments jaugeant.....	32.219	tonneaux.
Norvège.	50 — —	15.912	—

(1) Répartition du sol :

Suède (1891).			*Norvège.*		
Cultivé.....	8.1	p. 100.	Cultivé.....	3.0	p. 100.
Pâturages.....	4.1	—	Forêts.....	22.0	—
Forêts.....	44.8	—	Improductif.....	75.0	—
Absolument improductif.....	43.0	—			

Des progrès considérables ont été faits, surtout en Suède, de 1865 à 1875, 400.000 hectares de terres arables ont été conquis. Il est peu de pays du reste, où l'agriculture soit mieux enseignée et pratiquée qu'en Suède.

3° Le Nordland ne renferme guère que des forêts d'ifs, de pins, de sapins, d'aulnes; dans la partie septentrionale dominent enfin les bouleaux. A Haparanda le seigle a besoin de quatorze mois pour arriver à maturité.

La Norvège, plus douce de climat et plus âpre de sol, est moins un pays de culture qu'une zone d'élevage. Dans les cantons où le sol est d'une richesse suffisante, l'orge et la pomme de terre peuvent pousser jusqu'au 69° de latitude ; le seigle et le chanvre ne dépassent point le 67° (66° en Suède), l'avoine le 65° (64° en Suède) ; on cultive le blé et les arbres à fruits jusqu'au 64° (62° seulement en Suède).

Forêts. — Les *forêts*, qui couvrent un si grand espace en Suède et Norvège, n'ont pas partout une égale valeur. La Suède est de beaucoup la plus riche ; c'est de Suède que viennent ces pins magnifiques avec lesquels on fait les mâts des grands voiliers; son climat convient tout particulièrement au développement normal des couches ligneuses. En Norvège les essences sont moins régulièrement belles. Les forêts des deux pays ont été longtemps exploitées avec excès et sans la moindre méthode ; on coupait à outrance pour alimenter les forges. Aujourd'hui des lois sévères répriment tout abus.

En Norvège les forêts sont surtout abondantes dans les diocèses de Christiania, Hamar et Trondhjem. On estime que la Suède-Norvège vend chaque année des bois pour une somme de plus de 200 millions de francs (1).

Céréales. — Pour les céréales, il y a une grande différence entre les deux pays : la Suède suffit presque à sa consommation, et, dans ses bonnes années peut exporter en Norvège et dans les Iles Britanniques, la Norvège, au contraire, ne produit que les 2/3 de la quantité qu'elle consomme. L'*avoine* de Scanie, l'*orge*, le *seigle* occupent la superficie la plus considérable et donnent le meilleur produit ; le *blé* n'a qu'une production peu importante (2).

Déjà la période de maturation des champs de céréales de Suède rappelle celle des grandes plaines à climat continental de la Russie. Le blé qu'on sème en Scanie à la fin de mai est récolté vers la fin d'août. Pour l'orge, cinquante-cinq jours s'écoulent entre les semailles et la récolte. La

---

(1) Forêts en Norvège :

Superficie.....	6.790.000 hectares.
Exportation du bois brut ou travaillé.....	58.534.000 fr. (1892).

(2) Production des céréales.

	Suède (1891).	Norvège (1890).
Total.....	35.300.000 hectol.	5.800.000 hectol.
Avoine.....	20.800.000 —	3.700.000 —
Orge.....	4.900.000 —	1.600.000 —
Seigle	8.000.000 —	350 000 —
Blé.....	1.600.000 —	100.000 —
Valeur.....	380.000.000 francs.	70.000.000 francs.

Norvège, au contraire, plus tôt libérée de l'hiver, a des périodes de culture plus analogues à celles de l'Europe du nord-ouest.

Les *pommes de terre* compensent la pauvreté des champs de céréales (1). C'est la culture par excellence de la Suède proprement dite.

Plantes industrielles, fruits. — Parmi les plantes industrielles on peut citer la *betterave* qui prospère au sud de la Scanie et y croît, comme en Russie, avec une rapidité extraordinaire. Le *houblon* y réussit également.

Le *chanvre* et le *tabac* n'occupent que des champs en nombre assez restreint. Mais le *lin* est cultivé en grand dans l'Helsingland, l'Angermanie et la Westrogothie.

Les *fruits* sont les mêmes que dans l'Europe occidentale. Mais à cet égard il convient encore de distinguer la répartition des cultures suivant les saisons en Suède et Norvège. En Norvège, dans le diocèse de Trondhjem, par exemple, la maturation est assez longue et répartie à peu près sur le même nombre de mois que dans nos pays de climat océanique, Normandie, Belgique, Angleterre méridionale ; dans cette région, les pommes, les poires et les cerises sont les fruits les plus répandus. En Suède la période de maturation des fruits est au contraire fort rapide ; la chaleur d'un été qui se déclare brusquement les saisit et les développe en quelques semaines. La Gothie a un régime mixte et participe des deux climats. La Scanie est fertile en abricots et en pêches, le raisin même y vient à maturité dans les cantons bien exposés.

L'élevage. — Bien que la Norvège possède d'excellents pâturages de plateau ou « sœters » où l'élevage fait de rapides progrès, la Suède, vu l'étendue plus grande de ses plaines, est plus riche en bestiaux de toute sorte.

Les *bêtes à cornes*, de petite taille et sobres, les *chevaux* de la grande et forte race du Jutland réussissent dans la Suède méridionale ; la race norvégienne, plus petite, est remarquable par sa sobriété, sa vigueur et son endurance. Les *moutons* sont plus nombreux en Norvège qu'en Suède, mais de race assez médiocre ; les *chèvres* habitent aussi les montagnes pauvres de l'ouest ; la Gothie et la Dalécarlie nourrissent de grandes quantités de *porcs*. Enfin le nord de la péninsule a pour bête de somme le *renne* (2).

---

(1) Productions des pommes de terre :

	Suède.	Norvège.
	18.500.000 hectolitres.	9.400.000 hectolitres.
Valeur	?	36.500.000 francs.

(2) Élevage en Suède et Norvège.

	Suède (1891).	*Norvège* (1890).
Chevaux	489.000	150.800
Bêtes à cornes	2.420.110	1.005.000
Moutons	1.345.000	1.412.000
Porcs	655.000	120.000
Chèvres	»	272.700
Rennes	»	167.700

La pêche. — La pêche est une industrie nationale de la Suède et de la Norvège. Les côtes si remarquablement articulées de la Norvège et une partie de celles de la Suède invitent en effet à ce genre d'industrie (1).

Les mers qui baignent la côte norvégienne doivent à leurs conditions de température et de profondeur une grande richesse de vie animale. Les eaux suédoises de la Baltique, beaucoup moins tièdes et moins profondes, offrent moins de ressources aux pêcheurs.

Depuis deux siècles la baleine a presque complètement disparu des eaux norvégiennes. Les principales pêches auxquelles on se livre dans ces parages jusqu'à des profondeurs de 200 à 400 mètres, sont celles du hareng et de la morue. La morue se tient en général sur les côtes les plus septentrionales ; les harengs fréquentent les eaux les plus méridionales. Mais l'irrégularité des migrations de l'une et l'autre espèce a déjà découragé bien des marins, tant de la pêche hivernale du hareng, presque complètement abandonnée, que de la pêche estivale.

La *morue* se pêche surtout dans les parages des îles Lofoten : dans les bonnes années on en prend un chiffre à peu près double de celui que les pêcheurs français rapportent de Terre-Neuve. Le *hareng* est pêché dans la mer du Nord, en été et en automne ; la Baltique est beaucoup moins riche, aussi, tandis que la Norvège exporte le tiers de sa récolte, la Suède ne suffit pas à sa consommation.

Ajoutons à ces deux catégories principales de pêches celle des maquereaux, anchois, merlans, soles, phoques, requins, homards. Les *phoques*, les *morses*, et les *baleines* sont poursuivis par les pêcheurs de Hammerfest et de Tromsö dont les barques s'aventurent au loin sur l'océan Glacial.

Enfin les nombreux cours d'eau et les lacs nourrissent une grande quantité de *saumons* et de *truites* dont la pêche longtemps désordonnée et abusive est aujourd'hui sagement réglementée.

Résumé. — En *résumé* l'exploitation des produits végétaux et animaux se borne à la coupe des forêts, à l'élevage du bétail et à la pêche; le reste des cultures, celle des céréales en particulier, n'est pas en rapport avec la grande étendue du double royaume. La Suède et la Norvège se caractérisent par l'extension de la vie pastorale et maritime; l'agriculture proprement dite n'est développée que dans la Gothie et dans une partie de la Suède. Si l'on entend par « agriculture » tous les modes d'exploitation végétale et animale dans un pays, on peut dire que les deux tiers de la population de la péninsule vivent du métier agricole; en Norvège il existe une très forte proportion de pêcheurs. Aussi peu de grandes villes, mais des fermes ou groupes de fermes souvent assez distants les

---

(1) Population maritime :

Suède (1890).....	28.875 hommes.	
Norvège (1891).....	95.000 —	au minimum.
Produit total (1891) en Norvège...	36.350.000 francs.	

uns des autres. Mais le sol donne encore en Suède une certaine aisance aux cultivateurs: la Norvège est beaucoup plus pauvre, d'où une émigration considérable.

B. — Industrie.

Conditions naturelles. — La Suède et la Norvège ne sont point des pays industriels. Le combustible minéral n'y existe qu'en gisements insuffisants; si les métaux d'excellente qualité sont produits par leur sol, la force motrice manque pour les transformer en véritables objets d'industrie. Sans doute, la force donnée par les chutes d'eau pourra, dans une certaine mesure, atténuer la pauvreté houillère de la péninsule scandinave. Les forêts permettent, dès maintenant de traiter au bois les minerais, et d'obtenir à cet égard d'excellents résultats. Mais l'industrie s'installe difficilement dans des pays où la vie rurale, isolée, domine par la force même des influences naturelles; on ne doit jamais oublier que la rigueur du climat paralyse encore l'activité humaine, même dans notre siècle où des conditions factices remplacent si souvent les conditions naturelles. Dans la partie orientale de la péninsule, sauf tout à fait au sud, la vie est suspendue par le rude hiver continental; pendant l'été la rapide succession des phénomènes végétaux réclame une main-d'œuvre toujours prête en des régions où la population est très clairsemée. La Norvège, où le climat plus doux serait favorable au développement de la vie industrielle, manque justement des éléments premiers et indispensables, du combustible et en grande partie des métaux.

Au reste l'industrie s'exerce, pour ainsi dire, en dehors de la vie nationale. Le paysan norvégien et suédois produit le plus souvent lui-même la plupart des objets nécessaires à ses besoins; le travail à la maison, toujours pratiqué et rationnel d'ailleurs dans les pays de montagnes, a conservé beaucoup d'importance dans toute l'étendue des régions scandinaves.

Industries dérivées du règne minéral. — Le *fer*, qui se trouve, soit dans les filons des roches, soit dans les marais et les lacs où le minerai a été roulé, est la grande richesse minérale de la Suède. Ces minerais sont d'une telle qualité que tous les pays industriels, même ceux qui possèdent du fer, le recherchent avec avidité. Mais ces énormes masses de fer qui pourraient suffire pendant des siècles à l'alimentation de toutes les industries de l'Europe se trouvent dans des lieux d'accès difficile sinon impossible, et souvent dépourvus de forêts. Ces gisements sont situés dans une région limitée d'un côté par le lac Wenern et de l'autre par le littoral de Gefle à Stockolm (*Falun*, *Westmanland*, *Gefleborg*, etc.). Ces minerais suédois, très riches en manganèse, ou magnétiques (*Danemora*) sont particulièrement recherchés pour la fabrication de l'acier.

Le *cuivre*, qui se trouve à *Falun* en Suède, et en Norvège, le *zinc* exploité par la société de la « Vieille-Montagne », l'*or* de Suéde, l'*argent* de Norvège (*Konsberg*), la *houille* enfin, tirée en petite quantité des mines qui

environnent le Sund, contribuent pour une moindre part à la richesse minérale de la Scandinavie (1).

Les *carrières* de granit sont innombrables; mais on exploite surtout le *porphyre rouge*, dont la valeur commerciale est plus grande, les *ardoises*, les *marbres* et les *pierres meulières*. Mais l'abondance et le bon marché des bois restreignent beaucoup l'emploi des matériaux tirés du règne minéral.

Les autres industries sont peu développées. Cependant le travail de réduction des minerais à l'aide du bois, est assez avancé. Les hauts fourneaux sont naturellement localisés dans la région minière, et particulièrement en Dalécarlie, à *Falun* surtout (2). La fabrication des *tôles* a pour principaux centres Nikœping et Motala; la *clouterie* et la *quincaillerie* sont développées à la fois dans ces villes véritablement industrielles, et chez des artisans isolés.

Motala a la spécialité de la fabrication des *machines :* mais Gœteborg, Helsingborg, Gefle et Stockholm attirent insensiblement les industries mécaniques nécessaires aux *constructions navales*. Ces cités commerçantes deviendront sûrement dans un avenir prochain des centres industriels, grâce à la facilité qu'elles ont de recevoir des charbons étrangers; elles sont comme les points de rencontre naturels des métaux du pays et des houilles du dehors. Bergen et Christiania en Norvège exercent et exerceront de plus en plus ces genres d'industries.

Stockholm et Christiania, en qualité de grandes villes, possèdent des *verreries* et des *faïenceries* importantes.

Industries dérivées des règnes végétal et animal. — Au premier rang des *industries dérivées du règne végétal* se place celle des *bois;* plus de 6,000 *scieries* auxquelles la force motrice est donnée par les chutes d'eau

---

(1) Extraction des minerais :

	Suède (1892).	Norvège (1891)
Houille	382.000 tonnes.	»
Fer	1.292.000 —	1.500 tonnes.
Cuivre	21.000 —	20.900 —
Plomb	20.000 —	500 —
Zinc	55.000 —	
Pyrites de fer et cuivre.	1.200 —	49.000 —
Manganèse	8.000 —	»
Or	3.500 kilog.	»
Argent	»	1.200 kilog.
Nickel	»	13.000 —

(2) Industrie métallurgique :

	Suède (1892).	Norvège (1891).
Fonte	486.000 tonnes.	420 tonnes.
Fer	235.000 —	600 —
Acier	160.000 —	
Cuivre	740 —	470 —
Plomb	800 —	» »
Nickel	»	90 —

préparent les produits forestiers de Suède et Norvège. Non seulement on débite les troncs d'arbres en planches dont l'exportation est considérable à destination de l'Europe occidentale; mais on fabrique un certain nombre de pièces montées, portes, fenêtres, puis des tonneaux (1).

Qu'on ajoute à cette industrie, que le bon marché de la matière première et de la main-d'œuvre rend plus prospère dans les pays scandinaves que partout ailleurs, celle des *chantiers de construction*, et de l'*ameublement*. La construction des grands voiliers et des barques de pêche occupe, on le devine aisément, un nombre considérable d'artisans dans les ports, malgré le progrès de la navigation à vapeur, qui s'affirme même en ce pays presque dépourvu de houille et comblé de richesses forestières. L'industrie de l'ameublement ne porte guère que sur des articles peu façonnés et vendus à un prix très bas, parquets, armoires grossières, coffres, caisses, objets divers de menuiserie. Le travail des bois d'*allumettes* occupe 6,000 ouvriers tant à Jœnkœping qu'à Stockholm. Une industrie particulière aux pays forestiers du nord est la fabrication du *papier de bois* ou, pour mieux dire, de la pâte de bois qu'on exporte en Angleterre, en Allemagne et en France; cette substance sert à préparer les papiers d'emballages.

Les *raffineries de sucre* travaillent les betteraves, surtout en Scanie, sans suffire à la consommation nationale. Les *distilleries* d'eau-de-vie tirent, dans la région agricole suédoise, l'alcool des céréales et des pommes de terre; les 490,000 hectolitres annuellement produits sont consommés dans l'intérieur du royaume. Quelques *brasseries* produisent en moyenne 1,700,000 hectolitres de bières.

Les *industries textiles* sont médiocrement développées; en général les étoffes sont fabriquées par le paysan dans sa maison à l'aide de métiers plus ou moins perfectionnés. La fabrication vraiment industrielle des *cotonnades* a pris quelque extension à Falun, à Göteborg et à Stockholm : c'est-à-dire qu'elle s'est associée ici à la métallurgie, là aux diverses industries que suscite le commerce maritime. Stockholm fabrique aussi des *lainages* et quelques *soieries*, Norkœping des *draps*. Les *corderies* sont naturellement très importantes dans les grandes villes maritimes de ces pays dont les navires et barques à voiles sont si nombreux.

La richesse en gros bétail de la Suède a suscité l'industrie de la *tannerie*, tout particulièrement développée en Scanie; avec les peaux d'agneaux, la Norvège et la Suède fabriquent les gants dits de Suède. Un emploi curieux de la richesse animale est l'application des résidus de morues et autres poissons, contenant beaucoup de phosphates, à l'engrais des terres.

Résumé. — En résumé l'industrie ne se présente encore en Suède et

---

(1) Exportation du bois et des objets en bois (1891):

De Norvège.....	61.500.000 francs.
De Suède.....	189.300.000 —

Norvège que sous ses formes les plus primitives; elle consiste surtout en une première opération de main-d'œuvre destinée à dégrossir, pour les exporter à meilleur compte, les produits naturels. Ce pays possède une admirable végétation forestière, mais seulement des industries élémentaires pour l'exploiter; elle accroît donc médiocrement le prix de la matière première que son sol donne en abondance. La dispersion de la population en petites bourgades est un autre obstacle à la diffusion de l'industrie chez un peuple de moins de 7 millions d'âmes.

C. — Commerce.

Condition générale. — Le commerce souffre de la répercussion de toutes ces causes. Pauvres en elles-mêmes et peu avancées en civilisation industrielle, la Suède et la Norvège sont, en outre, dans une situation peu favorable, en dehors des grandes voies du trafic international, ne tenant guère à l'Europe. N'ayant pas une valeur considérable de produits nationaux à exporter, malgré le volume des cargaisons qu'elles expédient, n'opérant, pour la raison que leur industrie est médiocre, que de faibles bénéfices, elles achètent peu. Leur commerce est borné à quelques objets de première nécessité. Aucun pays, sauf la Russie, n'est plus éloigné de l'Amérique; aucune nation maritime de l'Europe n'est moins proche de la Méditerranée, des marchés du Levant, de l'Inde, de l'Extrême-Orient; aucune plus mal placée pour exploiter l'Afrique.

Voies de communication. — A l'intérieur les *communications* sont difficiles à cause de la structure montagneuse d'une grande partie de la péninsule, de la rudesse des pentes, de la rigueur du climat. Les *rivières* sont nombreuses, mais tellement encombrées de rochers et de rapides, si informes, souvent intermédiaires entre la forme de lac, de marais ou de fleuve, que les cours inférieurs seuls sont propres à la navigation. En dehors de leurs estuaires, elles ne rendent des services que pour le flottage des bois. La Norvège a ses fjords merveilleux, aux eaux profondes, aux contours nets et bien dessinés. Mais n'est-ce pas comme une ironie de la nature qui a pourvu d'admirables avenues un domaine si pauvre, excité à la hardiesse maritime des peuples qui trouvent à peine chez eux de quoi vivre? Du moins ils ont la pêche, et la ressource d'appliquer leurs rares facultés de navigateurs au métier de « rouliers » internationaux.

La seule région qui soit vraiment riche et puisse désirer de bons moyens de communication est la Suède centrale et méridionale, zone d'industrie et d'agriculture. Là les voies navigables ne font pas défaut, et grâce à la médiocrité des pentes, elles ont été aménagées et développées avec soin ; les lacs ont aussi abrégé les trajets de jonction.

Le *canal de Gœtha* (Gœtha-Kanal) coupe la péninsule gothique de la Suède proprement dite en passant par les grands lacs. Il a donc pour avantage d'unir plus directement que par les détroits la Baltique au Skager-Rak, c'est-à-dire à la mer du Nord, de donner aux ports de la

Suède orientale une meilleure issue vers la mer ouverte de l'ouest. Le tracé, y compris la traversée des lacs, est d'environ 450 kilomètres; les différences de niveau sont franchies par 58 écluses; 24 tunnels ont été ménagés sous les élévations de peu d'épaisseur. Le canal commence à Sœderkœping sur la Baltique et se termine à Gœteborg au nord du Kattegat. Gœteborg est ainsi une porte de sortie de la Suède en même temps qu'une étape sur le chemin de Copenhague à Christiania.

Quelques autres canaux de moindre importance relient les lacs entre eux.

Les *routes* (35,000 kilomètres) sont très insuffisantes dans un pays où les voies navigables ne sont libres que sept mois environ par an; la Norvège avec ses fjords, sous un climat plus doux, souffre moins de cette disette. Dans l'état actuel, l'exploitation des forêts et des mines est singulièrement gênée par le médiocre développement du réseau routier. Ainsi, au nord, on ne compte qu'une route, celle de Stockholm à Haparanda. Tant qu'on n'aura pas remédié à ce défaut, Suédois et Norvégiens devront, comme aujourd'hui, diviser strictement leur année en deux parts bien distinctes, l'une, la belle saison consacrée à l'exploitation et à l'accumulation des produits naturels en magasin, l'autre, l'hiver, à l'exportation par mer de ces provisions des entrepôts.

Mais déjà les *voies ferrées*, dont la construction n'a été commencée qu'en 1856, ont vivement stimulé le commerce. Le réseau comprend plus de 10,000 kilomètres. Ce serait peu si l'on appliquait à son appréciation la commune mesure, si l'on établissait le rapport entre la longueur des lignes et la superficie totale du pays. Mais on doit remarquer d'abord que le sol vraiment exploitable et de quelque valeur économique ne comprend guère que la Suède proprement dite, la Gothie, et la Norvège sous une latitude inférieure au 61°. En outre, l'extrême développement du cabotage en Norvège, dans les pays susceptibles d'une exploitation fructueuse, restreint le rôle des communications par routes et par voies ferrées. Restait donc à pourvoir la Suède proprement dite et la Gothie, dont les richesses métallurgiques et agricoles, dont la population assez dense, demandent l'emploi simultané de tous les moyens de transport. Il fallait aussi relier cette région exceptionnellement favorisée au littoral atlantique, à travers les Alpes de Scandinavie. Toute cette œuvre est aujourd'hui ébauchée dans ses principaux traits.

La Suède proprement dite et la Gothie, où le réseau est assez serré, sont sillonnées par quatre grandes lignes qui, de Stockholm, gagnent Malmö, Gœteborg, Christiania, puis Upsal et Gefle.

Une ligne rejoint Christiania à Trondhjem à travers la province norvégienne de Hamar; la Norvège en compte quelques autres de moindre importance.

La même ville de Trondhjem a été choisie comme point terminus de la ligne transversale qui unit la Suède et la Norvège à travers les Alpes Scandinaves. Bergen ou Stavanger eussent été mieux situées pour servir de gare extrême des lignes après le drainage des pays riches de la pénin-

sule; plus avancées vers l'ouest, elles auraient entretenu des relations plus faciles avec les Iles Britanniques et autres pays d'outre-mer. Mais il a fallu franchir les monts Kjœlen en leur point le moins large et le plus proche de l'Atlantique : en coupant les monts plus au sud on eût rencontré de graves difficultés. En outre, on avait tout intérêt à traverser les zones forestières du nord de la Suède et des confins méridionaux du Norrland.

L'exploitation des voies ferrées de Suède et de Norvège est assez peu rémunératrice. Le fait s'explique tant par la concurrence du cabotage et des canaux que par les difficultés de premier établissement (1).

Il est question d'établir entre Copenhague et Malmœ un tunnel sous-marin de 12 kilomètres. Si ce projet sourit au gouvernement suédois, il est accueilli avec beaucoup moins de faveur par les Danois (2).

Marine marchande. Ports de mer. — La marine marchande suédo-norvégienne est une des plus importantes du monde par son tonnage. La Norvège, mieux articulée, est mieux partagée en somme. Si l'on étudie la composition de ces deux flottes, on remarquera que les vapeurs sont d'un très faible tonnage, c'est-à-dire consacrés pour une bonne part au cabotage, et que le nombre des navires à voiles est encore très considérable, ce qui s'explique à la fois par la pénurie de houille, par la richesse en

---

(1) Exploitation des chemins de fer (1892) :

	Norvège.	Suède.
Longueur	1.562 kil.	8.461 kil.
Coût kilométrique de premier établissement	115.651 fr.	133.358 fr.
Effectif roulant:		
Locomotives	156	439
Wagons de voyageurs	496	940
Wagons à marchandises	3.568	10.735
Circulation :		
	Norvège.	Suède.
Voyageurs à toutes distances	4.680.000	5 397.200
— à 1 kilomètre	125.879.000 v. k.	228.010.800 v. k.
Marchandises à toutes distances.	1.419.400 t.	4.078.400 t.
— à 1 kilomètre	98.633.000 t. k.	410.658.100 t. k.
Résultat financier:		
	Norvège.	Suède.
Recette totale	12.546.700 fr.	36.587.700 fr.
Dépenses totales	9.437.800	24.977.500
Produit net total	3.108.800	11.610.200
Recettes kilométr.	7.951	10.435
Dépenses kilométr.	5.981	6.254
Produit net kilométr.	1.970	4.181

En Suède, sur 5.642 kilomètres de chemins de fer appartenant à des compagnies privées, on n'a de renseignements statistiques complets que pour une longueur de 555 kilomètres. Les chiffres ci-joints sont donc très incomplets pour ce qui regarde la Suède. Les moyennes seules peuvent être approximatives.

(2) Voir page 317.

bois, et par la nature des objets transportés, de peu de valeur sous un très grand volume.

En combinant le tonnage-voile avec le tonnage-vapeur triplé, les économistes ont placé cette énorme flotte au cinquième rang seulement, après celles de l'Angleterre, des États-Unis, de la France et de l'Allemagne (1).

Le mouvement de la navigation est considérable, mais les statistiques de ces pays ne distinguent pas nettement les opérations de pêche, de cabotage et de long cours. Quoiqu'il en soit, les pavillons suédois et norvégien sont grandement représentés non seulement dans les mers Baltique et du Nord, mais dans toute l'étendue de l'Atlantique et même dans la Méditerranée. Sobres et habiles, les marins scandinaves vont solliciter au loin l'industrie des transports maritimes et sont les intermédiaires d'une notable partie du commerce des matières encombrantes, minerais, bois, pierres, engrais, charbon, pétrole, etc... Ils ont l'avantage de trouver au départ de leur pays un fret assuré en bois bruts, planches, bois ouvrés, métaux (2).

Les principaux ports sont *Stockholm*, *Christiania*, *Gœteborg* et *Bergen*. Stockholm fait surtout le commerce avec la Russie. Gœteborg, à l'issue du Gœta-Kanal, draine vers l'ouest les pays riches de la Gothie, Bergen est le centre de l'exportation des poissons (3).

Commerce proprement dit. — Le commerce extérieur des deux pays est considérable ; la part prise par la Suède est naturellement prépondérante (près des deux tiers). Les *importations* portent sur la houille, nécessaire aux industries suédoises, les céréales et autres objets d'alimentation qui manquent dans ces pays, et enfin sur un certain nombre d'objets manufacturés, en particulier des tissus. Les *exportations* compren-

---

(1) Flottes commerciales :

	Suède.	Norvège.
Navires à vapeur	1.209	767
Jauge	171.808 ton.	251.490 ton.
Navires à voiles	2.927	6.739
Jauge	376.903 ton.	1.493.503 ton.
Nombre total de navires	4.136	7.506
Tonneaux de jauge	548.711 ton.	1.744.993 ton.
Jauge combinée. Vapeurs triplés et voiliers	892.327 ton.	2.247.973 ton.

(2) Mouvement maritime (1893) :

	Suède.	Norvège.
Entrés. Navires chargés	10.735	5.639
Jauge nette	2.580.000	1.792.328 ton.
Sortis. Navires chargés	28.044	10.239
Jauge nette	5.870.000	2.361.502 ton.

(3) Ports norvégiens en 1891. Entrée et sortie des navires chargés et sur lest :

Christiania	1.565.241 tonnes.
Bergen	719.582 —

nent des bois, ravaillés ou non, du beurre de Suède, du fer du même pays et des poissons (1).

C'est avec la *Grande-Bretagne* que la Suède et la Norvège entretiennent le commerce le plus considérable, ce qui se comprend sans peine, étant donnée la différence de condition économique des deux pays : l'Angleterre achète bois, poissons et métaux bruts, vend des objets manufacturés et de la houille. Ce commerce ne semble pas devoir diminuer, au contraire. L'*Allemagne* fait concurrence, pour les objets manufacturés et la houille, à l'Angleterre, mais achète beaucoup moins qu'elle ne vend. Le *Danemark* profite de sa proximité pour vendre des bestiaux et des céréales, il achète en même temps les bois dont il manque. La *France*, enfin, ne vient qu'au cinquième rang dans le commerce de chacun des deux pays, auquel elle achète surtout des bois de toutes sortes (2).

---

(1) Commerce extérieur (1891) :

Suède. Importations : 517.777.000 fr. Exportations : 452.897.000 fr. Total 970.474.000 fr.

Détail :

Importations.		Exportations.	
Houille	43.260.000 fr.	Bois	155.926.000 fr.
Céréales	40.180.000	Beurre	45.507.000
Denrées colon	49.980.000	Fer	44.681.000
Machines	19.866.000	Papier	32.078.000
Tissus	60.992.000	Avoine	27.707.000
Matières textiles	27.657.000	Poissons	23.962.000
		Allumettes	13.192.000
		Pâte de bois	12.517.000

Norvège. Importations : 279.981.000 fr. Exportations : 176.993.000 fr. Total 456.974.000 fr.

Détail :

Importations.		Exportations.	
Objets d'alimentation	113.260.000 fr.	Objets d'alimentation	68.880.000 fr.
Matières premières	58.800.000	Matières premières	56.740.000
Objets manufacturés	60.480.000	Objets manufacturés	35.420.000

(2) Principaux clients de la Suède et de la Norvège :

Suède (1891).

	Importations.	Exportations.	Total.
Grande-Bretagne	138.117.000 fr.	204.939.000 fr.	343.056.000 fr.
Allemagne	167.770.000	53.026.000	220.796.000
Danemark	62.468.000	32.347.000	94.815.000
Norvège	46.993.000	24.399.000	71.392.000
France	12.679.000	48.165.000	61.844.000
Russie et Finlande	38.262.000	15.036.000	53.298.000

Norvège (1892).

	Importations.	Exportations.	Total.
Grande-Bretagne	73.738.000 fr.	61.098.000 fr.	134.836.000 fr.
Allemagne	77.413.000	21.986.000	99.399.000
Suède	38.154.000	27.593.000	65.746.000
Danemark	15.968.000	6.218.000	22.186.000
France	10.423.000	10.085.000	20.508.000

Conclusion. — La Suède et la Norvège sont dans une condition économique assez médiocre. Leur richesse forestière ne peut compenser la disette de houille, infériorité industrielle et commerciale. La Suisse a pu prospérer sans posséder les éléments premiers de l'industrie contemporaine : mais sa situation au point de croisement de voies nombreuses du trafic international l'a sauvée de sa pauvreté minérale et entraînée dans la marche des peuples riches. La Scandinavie, avec des éléments bruts d'avenir industriel bien supérieurs, reste en arrière parce qu'elle est non seulement assez mal pourvue, mais surtout très mal placée pour prendre part au trafic international. En revanche, elle joue un rôle important dans les transports; ses navires, bien conduits et bien équipés, vont partout offrir des services peu coûteux et sûrs. Comme les Grecs dans la Méditerranée, les Norvégiens et Suédois dans les mers du nord et dans l'Atlantique exploitent, faute d'un sol riche, leur habileté maritime et leur expérience commerciale : c'est, avec la pêche, leur vraie et seule industrie.

CHAPITRE II

DANEMARK

§ I. — Coup d'œil sur la géographie physique et politique.

Situation et dimensions. — Le royaume de Danemark, depuis les événements de 1864, ne comprend plus que la partie septentrionale de la péninsule du *Jylland* ou Jutland et les îles qui forment comme les pierres d'un gué entre la Baltique et le Kattegat. Si l'on y ajoute l'île de Bornholm, dans la mer Baltique, on obtient une superficie de 38,279 kilomètres carrés. Avec les dépendances coloniales — Fœroër, Islande, côte groenlandaise et trois Antilles —, la superficie totale atteint le chiffre de 232,856 kilomètres carrés (1).

Composition du sol et relief. — Le Danemark se compose essentiellement de terrains récents (quaternaires). Les terrains crétacés n'occupent que l'île de Själland (Seeland) et deux bandes dont l'une longe la côte occidentale, tandis que l'autre traverse la péninsule du Jylland dans sa partie septentrionale.

Tout le pays forme une grande plaine, continuation de celle de l'Allemagne du Nord; très mollement ondulée, elle atteint son point culminant par 172 mètres à l'Ejer Barnehöj.

Littoral. — Dans ces conditions, le littoral ne peut être très accidenté. Le Jylland est bordé à l'ouest de lagunes séparées de la mer par des flèches littorales; le nom de fjord que l'on applique à ces lagunes ne doit pas les faire confondre avec les indentations d'un tout autre caractère qui découpent la côte norvégienne. Une seule, le *Limfjord*, pénètre profondément dans les terres et, à la suite d'une tempête en 1825, a complètement séparé du continent l'extrémité septentrionale de la péninsule. Sur la côte orientale et dans les îles, les découpures, encore que bordées de terres basses, sont plus articulées et d'une plus grande importance maritime.

Entre le Jylland et la Scandinavie, les îles dessinent trois détroits, les deux *Belt* et le *Sund*, dont le dernier seul offre un passage facile et sûr aux gros navires actuels. Cette situation a fait longtemps du Danemark le

---

(1) Situation astronomique du Danemark proprement dit :

Latitude.....	54° 33	et	55° 47 N.
Longitude.....	6° 45	et	12° 50 E. (Bornholm).

portier de la mer Baltique, mais la construction récente du canal de Kiel a enlevé au petit royaume une bonne partie de son importance stratégique, puisque les navires de guerre allemands peuvent éviter le passage des détroits. L'importance commerciale semble beaucoup moins atteinte; le prix élevé du passage dans le canal et les dangers d'échouage en éloignent beaucoup de navires qui préfèrent encore l'ancienne route.

Climat. — Entouré de tous les côtés par les eaux, le Danemark jouit d'un climat très tempéré, eu égard à sa situation septentrionale. La température moyenne de Copenhague est de +7°4, et il est bien rare que l'on voie la mer gelée sur les côtes danoises. Les pluies, très fréquentes et assez considérables, couvrent le sol de plus de 0m,60 d'eau annuellement.

Hydrographie. — L'absence de relief et l'abondance des pluies pourraient donner au Danemark une certaine richesse hydrographique, mais le peu d'étendue du pays contrarie ces conditions favorables. Le plus long fleuve n'a que 158 kilomètres; le pays est, en outre, parsemé de lacs, d'étangs et de tourbières.

Population. — La population, tout entière de race scandinave, s'élève au chiffre de 2,200.000 habitants environ pour le Danemark proprement dit, ce qui donne une moyenne de 57 habitants par kilomètre carré. L'accroissement est assez considérable (1 p. 100 par an), provenant tout entier de l'excédent des naissances sur les décès; l'émigration est relativement peu importante. Plus des trois quarts de cette population habite les champs (1).

La presque totalité des Danois se rattache à la religion protestante

---

(1) Population :

Population totale (1890)	2.185.335	habitants.
— urbaine	663.121	—
— rurale	1.509.084	—

Mouvement de la population.

	Naissances.	Décès.	Excédent.	Émigration.
1887	69.417	38.645	28.772	»
1888	69.220	41.869	25.559	8.659
1889	69.237	40.001	27.381	8.967
1890	68.111	41.377	24.999	10.298
1891	62.664	43.954	23.983	10.382

Occupations (1890) :

Agriculture	882.336	personnes.
Industrie	534.428	—
Commerce	172.929	—
Navigation	26.082	—
Pêche	32.912	—

Principales villes (1890) :

Copenhague (Kjöbenhavn)	375.719	avec les faubourgs.
Aarhus	83.306	
Odense	30.268	

luthérienne. On ne compte guère qu'un chiffre de 20,000 adhérents d'autres cultes.

L'instruction primaire est obligatoire et a donné d'excellents résultats : tous les jeunes Danois savent lire et écrire.

Gouvernement. — Le Danemark forme une royauté constitutionnelle : le roi, assisté de ministres responsables, gouverne avec un Parlement ou *Rigsdag* composé de deux chambres : le *Landsthing* ou Chambre haute, comprend des membres nommés à vie par le roi, et des membres élus pour huit ans par un suffrage à plusieurs degrés ; le *Folkething* est élu au suffrage universel pour une durée de trois ans.

Les finances du Danemark ne sont pas florissantes : depuis quelques années, le budget est en déficit constant, et une dette assez lourde pèse sur le pays (1).

Le service militaire est obligatoire dans l'armée de terre, mais le service actif en temps de paix est réduit à quelques semaines. La flotte, ainsi que cela s'explique pour un pays maritime et qui a quelques colonies importantes, est relativement assez considérable (2).

Le Danemark n'est pas un État neutre ; la garde des détroits, la difficulté de protéger les frontières purement conventionnelles du sud, tout explique que ce petit pays s'impose des charges aussi lourdes.

§ II. — Géographie économique.

A. — Agriculture.

Condition générale. — Le Danemark est un pays agricole par excellence. Le sol, sablonneux avec une proportion variable d'argile, se prête bien à la culture ; aucune saillie notable n'aggrave le climat qui est assez doux

---

(1) Finances du Danemark. Balance du budget :

	Recettes.	Dépenses.
1887.....	76.678.000 fr.	81.327.000 fr.
1888.....	76.066.000	83.815.000
1889.....	78.307.000	84.226.000
1890.....	80.348.000	87.260.000
1891.....	79.535.000	92.801.000

Dette publique (1891).....	264.254.000 fr.
Intérêt annuel.....	9.410.000
Budget de la guerre.....	14.883.000
— marine.....	9.336.000

(2) Défense :

Armée (1893) :	Pied de paix.....	778 officiers.	13.152 hommes.
—	Pied de guerre..	1.214 —	42.919 —

Marine :

	Vaisseaux.	Tonnage.	Canons.
1893.....	63	40.812 tonnes.	372

montés par 286 officiers et 1.137 hommes.

et humide. Toutefois il existe un contraste frappant entre les îles dont la fertilité est remarquable et l'ouest du Jylland où la proportion de terres improductives, tourbières et landes, est assez forte.

On doit ajouter que, depuis trente ans, les Danois n'ont négligé aucun effort pour perfectionner leur agriculture. Les canaux de drainage ont été multipliés; des défrichements bien conduits ont livré au travail humain plus d'un cinquième des landes; pendant la même période, on a conquis sur les lacs et les marais environ 60,000 hectares. La répartition et l'emploi des terres décèlent un état satisfaisant. A peine un cinquième du pays est improductif (les tourbières représentent 1/6e de ces terrains) (1).

Ce pays ressemble donc à la fois aux parties méridionales de la Suède et aux régions les plus favorisées de l'Allemagne du Nord.

Forêts. — La *végétation forestière* a presque partout cédé devant les progrès du défrichement et de la culture savante. Le Danemark, voisin de deux pays fort bien pourvus de cette richesse, de la Suède-Norvège et de la Russie, n'avait aucun intérêt à conserver une grande étendue de bois. Les chênes, les hêtres et les bouleaux sont les arbres qui peuplent les forêts de la côte orientale du Jylland, des îles de Fionie et de Seeland : le hêtre est l'essence la plus commune.

Productions agricoles. — Ce sont les céréales qui occupent le plus grand espace. Toutes les provinces ont des champs de céréales fort étendus (2).

L'*avoine* tient la première place, tant à cause du climat que de la nature du sol; Bornholm et Seeland sont ses domaines de prédilection. A Seeland on parcourt de grandes distances sans rencontrer une seule interruption dans les champs d'avoine. Toutefois les progrès de la culture scientifique du blé ont amené une décroissance de la production de l'avoine (3). L'*orge* est cultivée à Seeland et à Laaland, le *seigle*, encore très employé pour l'alimentation, est la ressource du Jylland; les récoltes de *froment* n'ont cessé de s'accroître dans les belles campagnes de Laaland (4).

Citons encore parmi les cultures alimentaires du Danemark le *sarrasin*,

---

(1) Emploi des terres :

Superficie totale	3.784.127 hectares.
— cultivée	2.852.480 —
Forêts	262.274 —
Improductif	669.369 —

(2) Production des céréales :

Superficie cultivée	1.223.700 hectares.
Production totale	26.700.000 hectolitres.

(3) Production de l'avoine (1891) : 11.900.000 hectolitres.

(4) Autres céréales (1891) :

Orge	8.130.000 hectolitres.
Seigle	6.730.000 —
Froment	1.682.000 —

et surtout les *pommes de terre* dont la production est assez également répartie entre les différentes régions (1).

En résumé, les cultures alimentaires sont fort développées et dirigées avec un véritable esprit de méthode scientifique.

Parmi les cultures industrielles celles des *betteraves* (Laaland, Seeland) et du *houblon* (Fionie) occupent le premier rang; le colza, le lin et le tabac ont beaucoup moins d'importance.

Le Danemark élève avec succès nombre d'*arbres fruitiers*, pommiers et poiriers, pruniers, cerisiers; Seeland recueille beaucoup de fruits qui sont expédiés en Suède et en Russie.

Laaland, Fionie et le Jylland entretiennent de belles *cultures maraîchères;* les pois de Laaland sont recherchés sur les marchés des pays scandinaves; Odense en Fionie, Aarhuus en Jylland, ont conservé la vieille réputation que leur firent dès le seizième siècle les jardiniers frisons qui s'y étaient établis.

Élevage. — L'*élevage* contribue beaucoup, avec la culture des céréales, à la prospérité du Danemark; les pâturages et les prairies qu'entretient une humidité abondante rappellent ceux de la Hollande et nourrissent des races d'animaux très estimées.

Par le nombre de ses *bêtes à cornes*, le Danemark est avec l'Irlande le pays le mieux partagé d'Europe. Race d'Angeln, bonne laitière, race du Jylland plus propre à l'engraissement pour la boucherie, sont également estimées. Il possède des *chevaux*, petits mais vigoureux dans les îles (race seelandaise), grands et forts dans le Jylland (race du Jylland). Le haras royal de Frederiksborg veille à la conservation des races nationales. Les troupeaux de *moutons* sont surtout nombreux dans les districts pauvres du Jylland occidental. Après la Grande-Bretagne et l'Espagne c'est le Danemark qui possède en Europe le plus de moutons, si l'on considère le rapport entre le nombre des habitants et celui des animaux de race ovine. Les *porcs* sont élevés dans les riches fermes des îles et du Jylland oriental (2).

Excellents marins, les Danois se livrent à la *pêche* sur toutes leurs côtes, qui sont très poissonneuses. Comme leurs voisins de Norvège ils prennent des morues, harengs, maqueraux, turbots et soles; les rivières leur donnent des saumons, des truites et des anguilles. Enfin les huîtres

---

(1) Culture des pommes de terre (1891).

Superficie cultivée.....	52.035 hectares.
Production.....	5.016.000 hectolitres.

(2) Élevage (1891):

Bêtes à cornes.....	1.460.000
Chevaux.....	375.000
Moutons.....	1.225.000
Porcs.....	770.700

Superficie en prairies naturelles ou artificielles... 1.245.000 hectares.

des parcs danois sont expédiées en grande quantité à Hambourg et à Berlin.

B. — Industrie.

L'industrie ne peut être bien prospère dans le Danemark qui ne possède qu'un médiocre gisement de houille à Bornholm et manque de minéraux, comme la nature géologique de son sol le laisse deviner.

Sa position, extérieure à l'Europe, excentrique aux grandes voies du trafic international, ne corrige pas sa pauvreté naturelle. Il n'a pas, comme la Suisse, de chutes d'eau capables de fournir une force motrice; à cet égard il est inférieur même à la Norvège. Les deux causes qui peuvent stimuler l'industrie dans des conditions naturelles aussi défavorables, seront, d'une part la richesse agricole, de l'autre l'activité maritime : les industries seront donc soit maritimes, soit agricoles. A ces deux catégories principales s'ajouteront les métiers d'ordre plutôt domestique que vraiment industriel, la fabrication primitive et élémentaire d'objets nécessaires à la vie, au logement, au vêtement.

Copenhague et Odense renferment le plus grand nombre des usines proprement dites, des *fonderies*, des ateliers de construction de *machines agricoles*, des fabrique de *toiles à voiles* et d'*engins* de toutes sortes pour la *pêche*. A Copenhague sont établis les plus grands *chantiers de constructions navales*. Citons encore les *tanneries* et les *mégisseries* prospères dans ce pays riche en bestiaux.

Parmi les *industries alimentaires*, les *distilleries*, les *raffineries* de sucre et les *brasseries* sont nombreuses. Copenhague a des *meuneries*, des fabriques de *conserves de poissons* (1).

Les pierres de taille et moellons faisant défaut dans le sol danois, on demande aux *tuileries* et aux *poteries* les matériaux de construction; le Jylland et Bornholm excellent dans le travail des argiles.

Les paysans font à domicile et à la main la plus grande partie des toiles et des *tissus* dont ils ont besoin.

Quelques métiers qui demandent une main-d'œuvre délicate et patiente se sont maintenus à Bornholm, telles la *bijouterie*, l'*orfèvrerie*, l'*horlogerie*.

C. — Commerce.

Voies de communication. — Etat péninsulaire et insulaire, le Danemark n'a pas de meilleur moyen de communication que la mer, dont les golfes et détroits le pénètrent de toutes parts; cependant des routes sont nécessaires au transport des produits agricoles, et des voies ferrées ont été établies pour faciliter les communications internationales entre

---

(1) Production des distilleries (1892). 334.500 hectolitres d'eau-de-vie.
— brasseries..... 2.000.000 — en moyenne.
— raffineries (1892). 19.570 ton. de sucre de betteraves.

l'Europe et la Scandinavie, en collaboration avec les services de bateaux à vapeur qui traversent les détroits.

Les *routes* s'étendent sur une longueur de 6,600 kilomètres et sont en général fort bien entretenues

Les *voies ferrées* sont assez développées, eu égard à la faible superficie du Danemark. Deux grandes lignes rattachées au réseau du Sleswig et de l'Allemagne aboutissent au nord à Frederikshavn en desservant les deux régions ouest et est du Jylland. Fionie et Laaland sont traversées l'une et l'autre par une voie ferrée. Dans Seeland six lignes mettent Copenhague en relations avec les points les plus importants de l'île, surtout avec les lieux les plus proches du Jylland, de Fionie, de Laaland, de Bornholm.

On saisit l'importance de ces lignes, interrompues par les rapides traversées des détroits si on considère leur rôle international. Le réseau danois est un fragment de la ligne de Hambourg à Christiania et à Stockholm par Gœteborg, ou par le Petit-Belt, le Grand-Belt et le Sund. Il a donc surtout pour fonction de transporter d'Europe continentale en Suède et réciproquement les voyageurs pressés et désireux d'éviter de longues traversées. Mais les marchandises empruntent, bien entendu, la voie beaucoup plus économique de la mer (1).

Parmi les *canaux* on peut surtout citer la fosse ménagée dans le Liimfjord pour le passage des navires de moyen tirant d'eau.

Certaines lignes de navigation doivent être citées ici, car ce sont de

---

(1) Chemins de fer (1892-93) :

Longueur construite	2.111 kilm.
Coût kilométrique	142.500 fr.

Matériel roulant :

Locomotives	284
Wagons à voyageurs	804
— marchandises	4.269

Exploitation :

Voyageurs à toutes distances	10.388.200 v.
— 1 kilomètre	303.378.300 v. k.
Marchandises à toutes distances	1.738.800 t.
— kilomètre	128.662.500 t. k.

Résultats financiers :

Recettes brutes totales	23.060.300 fr.
Dépenses —	19.598.600
Produit net total	3.461.600
Recettes brutes kilométriques	14.604
Dépenses —	12.412
Produit net —	2.192

On n'a aucun renseignement précis sur 489 kilomètres de chemins de fer privés. Les chiffres donnés ci-dessus se rapportent donc seulement aux 1.622 kilomètres de chemins de fer d'État.

simples compléments des voies ferrées. Ce sont les lignes de Fredericia à Strüb à travers le Petit-Belt, de Nyborg à Körsör à travers le Grand-Belt, enfin de Copenhague à Malmö et d'Elseneur à Helsingborg à travers le Sund. Depuis le 9 septembre 1895, un bac à vapeur circule entre Copenhague et Malmö. Il peut emporter deux trains de 18 wagons chacun et évite ainsi un transbordement.

Marine marchande et ports de mer. — La marine marchande du Danemark est très considérable, eu égard à la grandeur du pays. Cette marine, dont une partie est employée au cabotage et à la grande pêche, entretient d'actives relations avec les ports suédois et norwégiens, russes, allemands et anglais. Des services réguliers ont été établis entre Copenhague, l'Islande, les îles Fœroër et les Antilles Danoises. *Copenhague* est le port le plus important, mais son avenir à paru fortement menacé par l'ouverture récente du canal de Kiel qui permet aux navires allant dans la mer Baltique ou en sortant d'éviter les détroits, souvent dangereux, et supprime l'escale que presque tous faisaient à Copenhague, non sans profit pour le commerce du Danemark. Aussi, en 1894, pour remédier à cet inconvénient, on a transformé le port de Copenhague en port libre; les Danois espèrent ainsi garder une grande partie du trafic du Sund, qui se monte actuellement à 16 500 000 tonnes et il semble, comme nous l'avons vu, que ce calcul doive réussir (1).

Commerce proprement dit. — Le *commerce intérieur* est de peu d'importance, la richesse agricole, la seule à peu près du pays, étant assez également répartie entre les provinces. Cependant, les usines de Copenhague et des autres villes industrielles expédient leurs produits dans les divers ports du pays. Mais en somme, ces échanges sont restreints parce que, en Danemark comme en Suède, l'industrie rurale s'est presque partout maintenue.

Le *commerce extérieur* dépasse 800 millions de francs; les importations dépassent sensiblement les exportations. Autrefois, le Danemark vendait au dehors beaucoup de céréales, mais, d'une part, sa population s'accrut plus vite que sa production, d'autre part, l'agriculture danoise ne peut lutter contre celle des grands pays producteurs de céréales comme la Russie et les Etats-Unis d'Amérique. Le blé qui se consomme de plus en

---

(1) Marine marchande et mouvement maritime (1892):

	Nombre.	Tonnage.
Navires à vapeur.....	361	119.038 tonnes.
— voiles.....	3.287	209.799 —
Totaux.....	3.648	318.837 —

Mouvement maritime (navires chargés):

Entrée.....	28.691	navires jaugeant...	2.033.592 tonneaux.
Sortie.....	28.866	— ...	558.096 —
Totaux..	57.657	— ...	2.591.688 —

Port de Copenhague. 5.000.000 tonneaux de jauge brut.

plus dans le pays est importé de ces deux pays. Il lui reste donc à exporter des bestiaux, du beurre, du poisson, etc. (1).

C'est avec les *Iles Britanniques* et l'*Allemagne* que le Danemark fait le commerce le plus important. Ces deux pays vendent à cet État agricole des houilles, des métaux, des machines, des denrées coloniales. Hambourg est l'entrepôt qui expédie au Danemark presque toutes les marchandises de cette dernière catégorie. Mais il y a une différence notable entre les échanges que ces deux grands Etats font sur le marché danois : tandis que l'Allemagne vend plus qu'elle n'achète, l'Angleterre demande beaucoup de denrées alimentaires (106 millions de francs de beurre en 1891).

La *Suède*, la *Russie*, les *Etats-Unis*, la *Norvège* et la *France* viennent après. Les échanges avec les États-Unis sont stimulés par la présence au delà de l'Atlantique d'un assez grand nombre d'émigrants danois. La France vend surtout au Danemark des vins et eaux-de-vie.

Le commerce du Danemark avec ses colonies est assez peu florissant, ce qui s'explique par la faiblesse de leur population (2).

Colonies. — Le domaine colonial du Danemark est vaste (194,000 kilomètres carrés), mais, sauf les trois Antilles (Sainte-Croix, Saint-Thomas et Saint-Jean), de bien faible importance. Les solitudes glacées du Groenland et de l'Islande ne sont d'aucune utilité à la mère patrie.

Résumé. — En résumé, le Danemark, riche par la culture de son sol fertile,

---

(1) Commerce du Danemark (1891).
Mouvement total :

Importations	476.158.000 fr.
Exportations	352.146.000
Total	828.304.000

Détail :

Importations.		Exportations.	
Céréales	76.743.000 fr.	Beurre	119.715.000 fr.
Articles métall.	39.383.000	Animaux et viande.	104.791.000
Houille	32.557.000	Céréales	31.732.000
Tissus	55.403.000	Œufs	10.118.000
Bois	20.029.000	Poissons	9.909.000
Denr. colon.	27.837.000	Peaux	8.709.000

(2) Principaux clients du Danemark en 1891 :

	Importations.	Exportations.	Total.
Iles Britanniques	96.644.000 fr.	184.994.000 fr.	281.638.000 fr.
Allemagne	154.972.000	95.446.000	250.418.000
Suède	81.888.000	32.219.000	114.107.000
Russie	50.048.600	3.809.000	53.857.000
États-Unis	27.207.000	3.155.000	30.362.000
Norvège	8.043.000	12.343.000	20.386.000
France	13.066.000	3.322.000	16.388.000
Islande	3.483.000	4.369.000	8.052.000
Groenland et Fœroër.	1.366.000	1.552.000	2.918.000
Antilles danoises	172.000	261.000	433.000

et par l'élevage, mais pauvre en éléments industriels, dut longtemps sa prospérité à son rôle de gardien des détroits. Entouré d'États agricoles, comme lui, Suède, Russie, Prusse, d'États beaucoup mieux armés que lui pour le développement industriel, il a aujourd'hui comme suprême ressource son aptitude maritime, l'habileté et la science de ses populations côtières.

QUATRIÈME SECTION

EUROPE CENTRALE

CHAPITRE PREMIER

ALLEMAGNE

§ Ier. — Coup d'œil sur la géographie physique et politique.

Situation et dimensions. — L'« Empire allemand » tel qu'il est constitué depuis le 18 janvier 1871, s'étend du 41° au 56° de latitude nord, et du 3°20' au 20°20' de longitude est de Paris. La superficie totale est de 540,583 kilomètres carrés. Cet État occupe la partie septentrionale de l'Europe centrale, depuis le pied des Alpes, jusqu'aux bords des mers Baltique et du Nord.

Composition du sol. — La plus grande partie de l'empire d'Allemagne est formée par la plaine quaternaire du nord. Les formations plus anciennes se trouvent toutes massées dans le sud et dans l'ouest : ce sont les plateaux tertiaires de Souabe et de Bavière, les grandes étendues secondaires du Jura allemand, de la Franconie et de la Thuringe, les massifs primaires du plateau schisteux rhénan et de la Saxe, les régions cristallines de l'Erzgebirge, des monts des Géants et des Sudètes, de la Forêt-Noire et des Vosges. Des roches volcaniques ont fait éruption dans le Vogelsberg, le Rhœn, et les régions avoisinantes. Il faut enfin citer comme région caractéristique la riche plaine alluviale du Rhin moyen, entre Bâle et Mayence.

Relief. — Le trait caractéristique du relief allemand est la présence d'une plaine très basse, presque sans relief appréciable. C'est tout au plus si l'on peut citer les plateaux bas et marécageux des bords de la Baltique. Cette plaine se prolonge au sud jusqu'aux hauteurs du massif bohémien, dont les dernières ramifications s'étendent sur la Silésie et la Saxe. Au sud-ouest, au contraire, les hauteurs de la moyenne Allemagne pénètrent comme un coin entre Meuse et Elbe, par le plateau schisteux rhénan et les montagnes de Thuringe, qui se terminent au curieux massif du Harz. Au sud du Main, entre la Forêt-Noire et les Juras allemands s'étendent

les hauteurs franconiennes qui, avec les plateaux souabe et bavarois forment ce que l'on appelle la Haute-Allemagne.

En somme, du pied des Alpes au bord de la mer, « Vom Fels zu Meer », l'Allemagne a une inclinaison générale du sud au nord, soit par terrasses séparées les unes des autres, soit par une pente presque insensible.

Littoral. — La mer borde l'Allemagne d'un côté seulement, au nord, le long de la grande plaine ; aussi la côte est-elle basse et peu découpée. De la frontière russe à la racine du Jylland, les seules anfractuosités du littoral de la mer Baltique sont des étangs littoraux séparés de la mer par des flèches de sable ; l'île de Rügen seule présente une côte abrupte et découpée. Le Jylland possède quelques bons ports, Lübeck et surtout la superbe rade de Kiel. Sur la mer du Nord, les articulations ne sont pas plus riches, la côte rappelle celle des Pays-Bas, avec sa chaîne d'îles littorales, ses golfes largement ouverts et peu profonds. Seuls, les estuaires des grands fleuves, Elbe, Weser, et le golfe de la Jahde ont permis l'établissement de ports importants.

Climat. — Le climat de l'Allemagne a un caractère continental accentué. L'éloignement de l'océan Atlantique, la présence d'une vaste plaine largement ouverte aux vents de la plaine russe, la recrudescence du relief vers le sud, tout s'accorde pour faire de l'Allemagne une seule zone climatique. L'hiver y est rude, l'été relativement chaud. Les lignes isothères et isochimènes y ont des directions absolument perpendiculaires; en été, la température augmente régulièrement du nord au sud, en hiver, de l'est à l'ouest. Plus on s'éloigne de l'océan, plus les contrastes de température sont violents entre les deux saisons. Les moyennes d'été vont de 18° (bord de la mer) à 21° (Munich), les moyennes d'hiver, de +2° (Rhin inférieur) à — 3° (Prusse orientale).

Les pluies diminuent de l'ouest à l'est (Brême, 0,70, Berlin, 0,59, Danzig, 0,48), et augmentent, dans l'Allemagne du Sud-Ouest et de l'Ouest, à mesure que l'on va du nord au sud (Basse-Franconie, de 0,70 à 0,85, Munich, plus de 0,85).

Hydrographie. — L'Allemagne n'a pas un réseau fluvial qui lui soit propre : le *Rhin*, helvétique par ses sources, néerlandais par ses bouches, parcourt une région qui a été de tous temps disputée entre l'Allemagne et la France ; certains de ses affluents même lui viennent encore de l'étranger. Son réseau est, en outre, complètement séparé de ceux des fleuves de la plaine du nord. C'est cependant une admirable voie de communication. Le *Danube*, allemand par ses sources, n'est véritablement formé que par l'appoint des eaux de l'Inn, lorsqu'il a quitté l'Allemagne; ses affluents bavarois et souabes ne sont que des torrents. Les fleuves de la plaine septentrionale seuls peuvent passer pour purement allemands... et encore, si l'*Ems* et le *Weser* ont tout leur domaine en Teutonie, l'*Elbe* est bohémienne d'origine, l'*Oder* silésien, et la *Vistule* polonaise ne donne à la Prusse que ses embouchures.

Le caractère commun à tous ces fleuves est d'être remarquablement compensés, le Rhin, par les glaciers d'où il sort, les autres, par la régula-

rité de leur cours de plaine et la répartition équitable des pluies. Aucune hauteur appréciable ne sépare les cours inférieurs des fleuves de l'Allemagne du Nord, entre lesquels il a été très facile d'établir des communications par canaux à travers des dépressions déjà indiquées par la nature.

Populations. — La population de l'empire allemand s'élevait, en 1895, à 52,250,894 habitants, correspondant à une moyenne de 91 par kilomètre carré. Les divers pays de l'empire sont inégalement peuplés ; quelques-uns, la Saxe par exemple, sont parmi les plus denses de l'Europe (234), d'autres au contraire, les deux Mecklembourg par exemple, ont une population spécifique très faible (33 et 44).

Les habitants de l'empire sont en majorité allemands, cependant on peut compter une assez importante minorité d'habitants d'autres nationalités, incorporés le plus souvent malgré eux à l'empire (1).

La population de l'Allemagne augmente rapidement par l'excédent des naissances sur les décès, et amènerait l'existence d'un considérable trop-plein, si l'émigration, très intense, ne venait contrarier ce mouvement, d'une façon même qui commence à beaucoup effrayer ceux qui s'intéressent à l'avenir de l'Allemagne (2).

Les villes sont nombreuses en Allemagne, vingt-six ont plus de 100,000 habitants (3).

---

(1) Étrangers en Allemagne (1890) : 3.403.390; 7 p. 100.

Slaves (Polonais, etc.)	2.922.475
Lithuaniens	117.637
Wendes	65.254
Moraves et Tchèques	74.069
Danois	138.134
Hollandais	40.124
Wallons	10.972

Il faut compter en outre 1.539.580 Alsaciens-Lorrains.

(2) Augmentation pour 100 de la population :

1875... 1 p. 100 ; 1880... 1,14 p. 100 ; 1885... 0,77 p. 100 ; 1890... 1,07 p. 100.

Mouvement de la population :

	Naissances.	Décès.	Excédent.	Émigrations.
1887	1.825.561	1.220.406	605.155	»
1888	1.828.379	1.209.798	618.581	103.951
1889	1.838.439	1.218.956	619.483	96.070
1890	1.820.264	1.260.017	560.247	243.283
1891	1.903.160	1.227.409	675.751	120.089
1892	1.856.999	1.272.430	584.569	116.839
1894	1.904.097	1.207.423	696.874	40.964

En 1881, 220.902 personnes avaient émigré.

(3) Grandes villes (1895) :

	Habitants.		Habitants.
Berlin	1.677.135	Cologne	321.548
Munich	407.174	Dresde	336.440
Breslau	373.140	Magdebourg	214.397
Hambourg	625.552	Francfort-sur-Mein	229.299
Leipzig	399.969	Hanovre	209.560

L'instruction primaire obligatoire a donné d'excellents résultats, et le nombre des illettrés est très minime (0,45 p. 100 seulement des conscrits ne savaient ni lire ni écrire en 1891-1892).

Gouvernement. — L'empire allemand, créé le 18 janvier 1871, est une monarchie fédérale sous la présidence héréditaire du roi de Prusse. Chaque État fédéré garde son autonomie, sauf pour les questions de défense nationale, de diplomatie et de commerce. Le gouvernement fédéral se compose de l'empereur, assisté d'un chancelier de l'empire, et d'un ministère irresponsable. A côté de l'empereur, sont deux Chambres, le *Bundesrath*, composé des cinquante-huit plénipotentiaires nommés par les chefs d'États, et le *Reichstag*, élu au suffrage universel par les habitants de l'empire.

Les finances de l'empire sont alimentées par les douanes, une partie des contributions indirectes, les postes et télégraphes et les chemins de fer de l'État (1).

Le service militaire est obligatoire dans l'empire allemand : chaque homme, sauf quelques exceptions (pour cause d'économies ou de situation personnelle des conscrits — volontaires d'un an), doit faire deux ans de service actif dans l'infanterie, trois dans la cavalerie et l'artillerie. De dix-sept à quarante-cinq ans, tout homme peut être appelé en cas de guerre. La charge est lourde pour tous, aussi peut-on y voir une des causes de l'émigration si considérable (2).

	Habitants.		Habitants.
Kœnigsberg	172.758	Strasbourg	135.608
Dusseldorf	176.024	Danzig	125.639
Altona	148.944	Stettin	140.731
Nuremberg	162.380	Barmen	127.002
Stuttgart	158.378	Crefeld	107.278
Chemnitz	161.018	Aix-la-Chapelle	110.489
Elberfeld	139.168	Halle	116.302
Brème	141.133	Brunswick	115.138

(1) Finances de l'Empire :

	Recettes.	Dépenses.
1889-90	1.508.001.000 fr.	1.388.343.000 fr.
1890-91	1.566.400.000	1.692.000.000
1891-92	1.767.250.000	1.556.250.000
1892-93	1.510.500.000	1.529.625.000
1893-94	1.569.750.000	1.573 875.000

Budget de la guerre (impérial) (1893-94)	535.040.000 fr.
Total de tous les États	822.500.000
Budget de la marine (impériale)	60.315.750
Dette de l'Empire	2.106.875.000
Annuités	99.625.000
Poids par tête des impôts	13 fr. 12 c.

(2) Armée (1893-94) :

Pied de paix	Officiers	22.452
	Hommes	557.093
	Chevaux	96.844

Pied de guerre, environ 3.000.000 d'hommes instruits.
Marine : 86 bâtiments jaugeant 251.923 tonneaux, montés par 21.623 hommes.

§ II. — Géographie économique.

Condition générale et situation. — L'Allemagne, si grande et si prospère par l'industrie et le commerce, est la dernière venue parmi les puissances qui se disputent les plus importants marchés du monde. Sa richesse économique a été une des meilleures conséquences de son unification politique. Ce n'est pas que les artisans et négociants de l'Allemagne n'aient, comme ceux de l'Angleterre et de la France, un glorieux passé à revendiquer dans l'histoire du développement commercial de l'Europe. Au contraire, la race allemande a été représentée dès le moyen âge par de véritables artistes d'industrie, par des négociants d'une habileté consommée : il suffit de citer les villes de la « Hanse ». Mais c'est seulement du jour où l'union politique vint compléter l'union douanière que fut dignement exploité ce sol assez médiocre pour l'agriculture, merveilleusement riche pour l'industrie. On doit reconnaître, en toute justice, que l'exploitation de la terre allemande fait honneur au peuple qui l'habite, que ce peuple en a tiré parti d'une manière fort intelligente et méthodique.

A. — Agriculture.

Aptitude naturelle. — Pour l'agriculture, le fait est de toute évidence. En effet, l'aptitude agricole de l'Allemagne est assez médiocre dans l'ensemble. Composition du sol, climat, relief, hydrographie ne la prédestinaient point à une prospérité de ce genre, bien que sa latitude la place en entier dans la zone de culture des céréales de l'ancien continent.

La géologie distingue deux grandes régions très différentes par la composition de leurs sols, l'Allemagne du Sud et la Haute-Allemagne comprenant des terrains primaires et secondaires, l'Allemagne du Nord où se développent des terrains modernes. Cette première observation laisse déjà comprendre que l'Allemagne du Nord offre aux plantes de meilleures conditions de végétation. Toutefois, il est des phénomènes qui modifient cette distribution générale des terrains.

Ainsi, la région de la Moyenne-Allemagne, qui s'étend sur la bordure septentrionale de la Bohême, renferme de précieux dépôts de lœss. Ces terres fertiles ont un assez grand développement en Saxe, en Lusace, et au sud du plateau de Haute-Silésie. Les « districts à lœss », où le précieux produit de l'époque glaciaire a recouvert les sables tertiaires et les roches anciennes, ont une grande réputation de fertilité.

De même, la plaine de l'Allemagne du Nord, sous un aspect uniforme et monotone, présente, à de faibles distances, des contrastes assez vifs. En général, elle est couverte d'un sable fin qui forme des dunes et des plaines désignées sous le nom de « geest ». Souvent les vallées sont presque au même niveau que les fleuves, sur de vastes étendues, et sont inondées à la moindre crue. Aussi les lacs permanents, les marais et les tourbières sont-ils fréquents dans cette zone (*sumpfflaechen*, *moorflaechen*).

En revanche, les parties surélevées en plateaux ou dos de pays portent souvent des champs d'un limon très fertile.

Le *climat* est rude et extrême dans l'est, où les contrastes se font sentir brusquement et avec violence comme en Russie, dans les pays de plateaux du sud, à cause de la nature même de cette forme de relief.

D'une manière plus générale, le *relief* rend l'Allemagne du Sud moins tempérée que l'Allemagne du Nord, et moins propre à la culture. La végétation y est moins riche.

Toute l'Allemagne appartient d'ailleurs à la *zone des forêts et cultures à saisons tranchées*. La flore primitive est encore largement représentée dans les forêts par le chêne, le hêtre, le pin, le bouleau, etc. Les hauts pays alpestres du Sud contiennent, bien entendu, quelques spécimens de la zone subpolaire. Quant à la faune primitive, renard, loup, belette, loutre, fouine, blaireau ont persisté; les sangliers abondent; cerfs, chevreuils, daims, lièvres peuplent les forêts allemandes; tous les oiseaux caractéristiques de notre zone s'y maintiennent.

Notons que le sud-ouest de l'Allemagne et l'Alsace-Lorraine appartiennent à la zone extrême des vignobles européens.

La division de ce vaste territoire en *régions agricoles* ne saurait donner, à moins d'être poussée fort loin dans le détail, une idée exacte des différences d'aspect que l'on y rencontre, même sur des surfaces peu étendues.

1° *Région de l'Allemagne du Sud.* — Nous comprendrons sous cette dénomination l'ensemble des pays que les Allemands désignent par le terme de « Alpenvorland », pays situé en avant des Alpes, c'est-à-dire les plateaux appuyés à ce grand système montagneux et limités au nord par le Danube. C'est un pays pauvre en ressources naturelles, non pas tant encore à cause de la nature géologique des terrains que par l'effet de son relief en plateaux, qui aggrave les rigueurs d'une altitude considérable. En même temps que la chaleur y est insuffisante, la surabondance des pluies nuit à la végétation. Dans la partie méridionale de cette zone prédomine donc la vie pastorale et forestière. Au contraire, quand on se rapproche du Danube, on trouve des pays de civilisation agricole assez développée.

Il convient encore de citer un coin de l'Allemagne alpestre qui forme une exception remarquable : ce sont les districts voisins du lac de Constance, très favorisés par un climat d'une douceur extraordinaire. On y voit, tout près des Alpes, de riches vignobles.

2° *Région de l'Allemagne du Sud-Ouest et de l'Alsace-Lorraine.* — Cette région présente, comme celle qui précède, de violents contrastes, à cause de l'extrême articulation du relief. Les pays de faible altitude qui y sont compris sont d'une fertilité exceptionnelle, grâce à laquelle une population très dense trouve à y vivre; au contraire, les âpres hauteurs, les montagnes ont peu d'habitants et sont vouées à la vie forestière et pastorale. Rien de plus merveilleux que les districts à « lœss » situés au pied des Vosges, de la forêt Noire, du Hardt et de l'Odenwald. Dans

certaines parties de la plaine, on voit de vastes étendues de sables et de cailloux, attestant l'œuvre intense de dénudation des torrents descendus des montagnes voisines.

Il faut remarquer toutefois que les pays montagneux de nord de cette région sont plus favorisés que ceux du sud, grâce à la vigueur peu commune de leur végétation forestière.

Le plateau de Souabe et de Franconie, qu'on peut rattacher à cet ensemble, est par excellence propre à l'agriculture; c'est un des meilleurs terroirs de l'Allemagne. Champs fertiles, vignes, jardins y prospèrent jusqu'à une altitude de 300 mètres. Mais, à côté de ces luxuriantes campagnes qui occupent les districts du lias, on rencontre aussi des plaines infertiles de sables et de grès. La Franconie n'a-t-elle pas été surnommée la « boîte à sable de l'empire », à cause des dunes qui donnent un aspect désolé aux environs de Nuremberg?

Enfin, le Jura franconien et souabe est, bien entendu, dans sa partie haute (600 à 700 m.), une zone improductive marquant vers l'orient la limite de l'Allemagne articulée du Sud-Ouest. Les calcaires fissurés laissent échapper l'eau des pluies, qui ne rend aucun service à l'agriculture.

A l'ouest, le pays annexé de Lorraine constitue, avec l'Alsace, un des meilleurs domaines agricoles de l'Allemagne. Les élévations y étant beaucoup moins accentuées que dans les contrées de la rive droite du Rhin, la végétation y est plus favorisée. Sur ces terrasses et ces ondulations, bois, champs, vignobles se succèdent.

En somme, la région agricole du Sud-Ouest est peut-être, grâce à l'Alsace, la plus riche de l'empire. Mais à côté de gras terroirs sur lesquels vivent 300 habitants et plus par kilomètre carré, on voit des cantons montagneux de la forêt Noire et du Jura franconien qui en nourrissent dix fois moins.

3° *Région de la Moyenne-Allemagne.* — Sous ce titre, nous comprendrons la série des pays de relief moyen qui bordent la plaine proprement dite, d'une part la bordure bohémienne de l'Erzgebirge, les parties hautes de la Silésie et de la Saxe, de l'autre la zone de relief de la Moyenne-Allemagne proprement dite et les hauteurs sub-hercyniennes.

Nous avons déjà caractérisé les districts à « lœss » de la Saxe et de la Silésie, qui ont la plus grande valeur agricole, puis les étendues sablonneuses peu favorables aux riches cultures. La Saxe, la Thuringe et la Silésie, surtout cette dernière province, offrent de vastes étendues de champs excellents. En Silésie, la proportion atteint 85 p. 100 pour certains districts.

A l'ouest se retrouve, dans la Moyenne-Allemagne, l'opposition entre la plaine et la montagne déjà constatée dans l'Allemagne du Sud-Ouest. Ainsi le pays Hessois, où dominent les grès bigarrés, continue l'Odenwald et le Spessart et est en contraste complet avec la Prusse rhénane. Les terrains à forêts prédominent dans les cantons de grande altitude. Mais la Basse-Hesse, sans valoir les campagnes de la vallée du Rhin, est assez riche; ainsi, Cassel est au milieu d'un pays très fertile.

Le Harz, dont la forme de plateau est encore plus caractérisée que celle du Thuringer-wald, n'offre point de ressources à l'agriculture. Mais sur sa pente septentrionale, autour de Quedlimbourg, par exemple, se développe une couche de « lœss » qui lui donne une merveilleuse fertilité. De même entre les monts du Weser et le Teutoburger-wald s'étendent des terres fécondes.

4° *Région de la plaine de l'Allemagne du Nord.* — La grande plaine du Nord, avec ses chapelets lacustres, ses marais, ses tourbières, avec ses dunes où les bruyères sont la seule végétation, est peu favorable à l'agriculture. Le sol y est rarement assez nutritif; les alluvions manquent précisément des éléments qui sont nécessaires aux plantes. Ainsi les boues et les sables de la surface sont trop pauvres en calcaire; les masses de sables des dunes sont parfois d'une stérilité complète. Enfin les conditions géologiques sont mauvaises pour l'infiltration de l'humidité dans le sol.

Les bruyères du pays de Lunebourg, les plateaux sablonneux de Prusse et de Poméranie peuvent être cités comme types des mauvaises terres de l'Allemagne du Nord : la Poméranie ne possède pas 40 p. 100 de terres cultivables proprement dites.

En revanche, l'agriculture rencontre d'excellents terrains sur les plateaux lacustres où se sont déposés des alluvions; tel est le cas du Sleswig-Holstein.

Il n'en faut pas conclure que la région de la plaine de l'Allemagne du Nord soit absolument infertile. En bien des points l'homme, à force de courage et de science, a vaincu la nature. Mais, malgré des prodiges de labeur, l'effet des conditions naturelles se retrouve encore marqué dans la répartition actuelle des prairies, des champs et des bois (1).

Forêts. — Les forêts couvrent 26 p. 100 de la superficie du territoire allemand, soit environ 139,000 kilomètres carrés. L'Allemagne du Sud et la Moyenne-Allemagne ont des forêts de chênes, de hêtres, de sapins, etc.; dans les plaines sablonneuses et dans les dunes de l'Allemagne du Nord, comme dans nos landes, se développent d'immenses plantations de pins sylvestres. Au reste, dans chaque région agricole, les conditions de géologie et de relief modifient, d'un district à l'autre, l'étendue et la nature de la végétation forestière.

Les pays les plus pauvres en forêts sont ceux du Nord, le Mecklembourg, le Hanovre et le Sleswig-Holstein.

Il est à peine besoin de remarquer combien est significative la pré-

---

(1) Répartition des terres:

Productif	94 p. 100
Improductif	6 —
Terres arables, vignobles, etc.	26.311.968 hectares.
Pâturages et terres en friche	10.944.570 —
Forêts	13.908.398 —

sence du mot « wald », « forêt », dans la nomenclature géographique de l'Allemagne. Cette richesse en bois est un des éléments de son industrie (1).

Cultures alimentaires. — Le terrain proprement agricole ne comprend qu'une superficie de 262,951 kilomètres carrés. Son développement est remarquable et atteint, en Saxe, en Silésie et dans la province de Posen, trois cinquièmes au moins de la superficie totale; il est des plus médiocres, pour les causes indiquées ci-dessus, dans le Hanovre et la Bavière méridionale.

La culture des *céréales* occupe, en Allemagne comme en France, une proportion d'environ 30 p. 100 du territoire. Mais, d'une part, la production allemande est légèrement supérieure à la nôtre ; d'autre part, la valeur en est moindre, car le froment ne joue pas, dans l'agriculture allemande, le rôle prépondérant. Avoine et seigle occupent les plus vastes surfaces. En outre, l'Allemagne du Nord, la Prusse, en particulier, donne près des trois quarts des récoltes de céréales de l'empire.

L'*avoine*, qui se contente des terres maigres et sablonneuses, donne un produit équivalent à celui de la France. La Saxe et la Prusse fournissent le plus gros contingent de cette récolte. L'Allemagne a besoin de beaucoup d'avoine pour nourrir ses nombreux troupeaux de chevaux, et a grandement développé cette culture depuis vingt ans ; mais il est encore bien des campagnes où le pain d'avoine contribue à l'alimentation du peuple. Pour la même raison, le *seigle* a moins perdu de son domaine qu'en France. Cette plante, capable de résister aux excès du climat des plateaux et des plaines allemandes, est la culture par excellence des terres sablonneuses et froides du Brandebourg, de la Poméranie et de la Prusse proprement dite. Néanmoins, les progrès rapides de l'agronomie ont déjà permis de consacrer au froment une partie des anciennes terres à seigle amendées et pourvues d'engrais.

Mais le *froment* ne rencontre que dans un bien petit nombre de pays allemands des conditions favorables. Aussi, depuis que l'importation étrangère amène, sur les marchés européens, d'énormes cargaisons de cette céréale, a-t-on vu diminuer la production allemande. Un mouvement de reprise s'est produit depuis quelques années. Les deux régions les plus propices à cette riche culture sont la province du Rhin, la Saxe, la Silésie, la Thuringe et l'Alsace-Lorraine. Il est peu d'aussi belles terres à blés que les districts du « lœss » dans la Saxe et la Silésie (2).

La culture de l'*orge*, nécessaire dans ce pays où la bière est un objet si

---

(1) Superficie forestière en 1889 :

Superficie.....	138.995 kilomètres carrés.	25,7 p. 100.
Allemagne du Sud et du Centre....		30-38 p. 100.
Prusse.....		20 —
Revenus des forêts en Prusse.....		100.000.000 fr.

(2) Production du blé (1893) : 36.250.000 hectolitres.

important de consommation et de commerce, est en progrès. On la sème dans les mêmes terres que le blé, en Saxe, en Silésie et dans la province du Rhin. La récolte est loin de suffire aux besoins de la brasserie allemande.

L'abondance des *pommes de terre* est la véritable compensation à la pauvreté de l'Allemagne en froment. C'est une culture qui occupe, en ce pays, plus de 10 p. 100 des terrains agricoles, soit 29,000 kilomètres carrés ; et l'on sait que les champs sablonneux où se plaît ce tubercule ne manquent pas chez nos voisins. Au reste, on lui consacre aussi quelques-uns des meilleurs terroirs de l'empire. Silésie, royaume de Saxe et Brandebourg viennent au premier rang; citons ensuite la Hesse, le duché de Bade et le Palatinat bavarois (1).

La culture des *légumes* s'est développée, en Allemagne comme en France, autour des grandes villes. Les travaux prodigieux entrepris en particulier aux environs de Berlin, pour dessécher les marais, et obtenir des terres agricoles capables de s'adapter à l'industrie maraîchère, ont été couronnés de succès : Potsdam a remplacé ses vignes chétives par de beaux jardins potagers.

Cultures arborescentes et fruits. — L'art de soigner les arbres fruitiers a été de tout temps en honneur chez les Allemands; on peut dire qu'ils ont obtenu, à cet égard, tout ce qu'ils pouvaient espérer d'un climat et d'un sol médiocres.

Le domaine du Rhin moyen et de ses affluents possède des vignes sous une latitude où les vendanges sont souvent précaires, à cause des ravages des gelées du printemps et des rigueurs prématurées de l'automne. On y récolte cependant une certaine quantité de vins, dont quelques-uns ont une réputation méritée.

Autour du lac de Constance, les rives, qui jouissent d'une douce température, portent des vignobles à une altitude plus grande que partout ailleurs en Allemagne; on y voit des ceps productifs jusque vers 450 mètres environ.

Les vins d'Alsace, blancs et rouges, sont les plus célèbres de tous : Colmar, Ribeauvillé, Riquewihr, possèdent des vignobles fort étendus; ainsi, les vignes couvrent plus de 10 p. 100 du territoire de Ribeauvillé.

Le Würtemberg, le Palatinat bavarois, le pays de Bade, produisent aussi des vins. Les vins du Rhin (Johannisberg) ont une vogue considé-

---

(1) Culture des céréales (1892-93) :

	Superficie.		Production.	
Blé.....	1.975.652	hectares.	3.162.885	tonnes.
Seigle.....	5.678.733	—	6.327.712	—
Orge.....	1.690.096	—	2.420.736	—
Avoine.....	3.987.719	—	4.743.036	—
Sarrazin.....	180.290	—	89.641	—
Pommes de terre.	2.929.808	—	27.988.737	—

rable. On peut encore citer, à titre de curiosité, les vignobles de la Silésie et de la Saxe, du Brandebourg même (1).

Parmi les *arbres fruitiers*, le pommier, le prunier, le noyer prospèrent dans le Brandebourg et dans les districts de médiocre altitude de la Moyenne-Allemagne. On cite une petite ville du Brandebourg, Werder (5,000 hab.), située au sud-ouest de Berlin, qui, grâce à une culture très savante, vend chaque année des fruits, pour une valeur de plus de 1,200,000 francs. Dans l'Allemagne du Sud-Ouest et en Alsace, les cerisiers sont très nombreux.

Les cultures industrielles. — Rappelons que la *pomme de terre* compte parmi les plantes industrielles; cette remarque est surtout vraie pour l'Allemagne, qui tire de ces tubercules et exporte en quantité considérable l'alcool qu'elle ne peut tirer du vin.

La culture des plantes textiles, *lin* et *chanvre*, est encore assez active pour entretenir les industries nationales, et même fournir un appoint considérable à l'exportation. Le chanvre, en Allemagne comme en France, occupe beaucoup moins de place qu'autrefois. Mais les lins de Prusse, de Silésie et de Westphalie rivalisent, sur les marchés de l'Europe occidentale, avec ceux de la Russie. Les riches terroirs de la Silésie donnent des produits particulièrement estimés.

Les *plantes tinctoriales* perdent encore plus de terrain que les plantes textiles, l'Allemagne étant un des pays où l'industrie des couleurs dérivées de la houille s'est le plus rapidement développée.

Parmi les *plantes oléagineuses*, le *colza* et le *pavot* sont encore cultivés dans la Moyenne-Allemagne du Nord.

Mais les cultures industrielles qui enrichissent le plus l'empire sont la betterave, le houblon et le tabac. L'Allemagne est le pays d'Europe le plus riche en betteraves et aussi celui où l'on sait le mieux cultiver cette précieuse plante, choisir les espèces appropriées au sol. C'est au nord-ouest, dans les pays d'Anhalt, de Brunswick, puis au sud-est, dans les gras terroirs de la Saxe et de la Silésie, que les betteraves tiennent la plus grande place parmi les cultures; elles y occupent en moyenne plus

---

(1) Culture de la vigne :

Superficie (1892-93)..... 118.292 hectares.

Production	1892.....	1.673.626	hectolitres.
	1891.....	748.462	—
	1890.....	2.974.593	—

Détail des récoltes :

	1891.		1890.	
Alsace-Lorraine.....	292.261	hectol.	772.684	hectol.
Bavière et Palatinat....	81.382	—	846.550	—
Bade.....	119.784	—	331.634	—
Wurtemberg.....	57.509	—	320.117	—
Prusse.....	103.263	—	348.772	—
Hesse.....	91.395	—	350.474	—
Saxe.....	2.731	—	3.168	—

de 10 p. 100 des terrains agricoles. L'exemple le plus curieux de localisation géographique de cette plante est celui de la région sub-hercynienne située près de Quedlimbourg et de Stassfurth ; là se développent les couches de « lœss » qui bordent la pente septentrionale du Harz; de plus, les mines de sels de potasse fournissent de l'engrais à bon compte. Aussi, dans le district de Stassfurth, un champ sur cinq est consacré aux betteraves. La Hesse et le duché de Bade ont aussi étendu leurs cultures betteravières (1).

Le *houblon* est, en Allemagne comme en Angleterre, une culture de première nécessité à la fois alimentaire et industrielle. Ce sont les États occidentaux de l'Allemagne, Wurtemberg, duché de Bade et Alsace-Lorraine, qui, avec la Bavière septentrionale, récoltent le plus de houblon et le plus réputé. Au nord-ouest le Brunswick, à l'est la province de Posen, possèdent aussi de vastes houblonnières. Les houblons de la Moyenne-Franconie, vendus sur le marché de Nuremberg, passent pour être, avec ceux de Bourgogne et de Belgique, les meilleurs de l'Europe. La récolte des houblons allemands est légèrement supérieure à la récolte anglaise (2).

La culture du *tabac*, encore très florissante en Allemagne, est cependant sujette à des oscillations; elle se développe ou décroît d'année en année, suivant les allures du commerce des tabacs coloniaux. La Moyenne-Franconie excelle en cette culture comme en celle du houblon; les environs de Nuremberg produisent un quart de la récolte totale, l'ensemble de la Bavière près du tiers. Les pays les plus favorisés sont ensuite le Brandebourg, la Poméranie et l'Alsace-Lorraine (3).

Ainsi donc, en résumé, les cultures industrielles ont en Allemagne un développement très considérable; et si l'on remarque que la pomme de terre appartient aussi dans une certaine mesure à cette catégorie, on peut dire qu'un des caractères agricoles de l'Allemagne, que la loi de la distribution de sa flore est une certaine prépondérance des cultures industrielles sur les cultures alimentaires. C'est l'expression de ce fait, que le sol de l'Allemagne est en général assez pauvre, et que l'homme a dû appliquer son industrie non seulement à l'améliorer, mais à diriger scientifiquement sa médiocre faculté de produire. Quand l'agriculteur français demande à ses champs les récoltes les plus variées, et sa-

---

(1) Culture de la betterave (1892-93) :

Betterave à sucre.....	9.789.515 tonnes.
— fourragère.....	7.403.148 —

(2) Culture du houblon (1892-93) :

Superficie.....	43.434 hectares.
Récolte.....	24.515 tonnes.

(3) Culture du tabac (1891-92) :

Superficie.....	18.533 hectares.
Récolte.....	34.774 tonnes.

crifie, en apparence, à son caprice, il ne fait en réalité qu'obéir aux sollicitations d'une terre souple et féconde. L'Allemand, en raison même de la moindre souplesse productive de ses terroirs, s'est vu contraint, sous peine de misère, à ruser, pour ainsi dire, avec le sol; de là cette ardente recherche de la science agricole qui, pour être une nécessité, n'en a pas moins son mérite.

Les productions animales; l'élevage. — Si l'Allemagne ne peut offrir aux céréales riches, comme le blé, une vaste superficie de culture, elle consacre, en revanche, à l'élevage la majeure partie des terres rebelles à de meilleurs emplois (1).

Diverses circonstances de climat et de relief favorisent le développement des terres d'élevage. Dans l'Allemagne du Sud, l'accentuation du relief amène une recrudescence de pluies, qui donne aux herbes une humidité suffisante; l'élevage y est pourtant gêné par les rigueurs du climat. Dans les plaines du Nord, l'humidité est entretenue par le réseau si compliqué des rivières et des chapelets lacustres; il a été inutile de seconder la nature dans cette œuvre, mais indispensable au contraire de drainer les pays où l'eau se maintenait en surabondance. Les provinces baignées par la mer du Nord et la mer Baltique rappellent, par leur richesse en bétail, les Pays-Bas hollandais. Enfin la Moyenne-Allemagne et l'Allemagne du Sud-Ouest se trouvent dans des conditions analogues à celles de nos pays d'élevage du Centre.

Mais, dans chacune de ces régions, il convient en outre d'indiquer les différences et les contrastes. L'Allemagne du Sud, Bavière et Wurtemberg méridional, offre deux zones d'élevage très dissemblables. Au pied des Alpes, tel canton, Weilheim par exemple, consacre la moitié de son territoire aux prairies et pâturages; dans toute la Bavière méridionale, la proportion atteint et dépasse 30 p. 100. Au contraire, à mesure qu'on se rapproche du Danube, la part des champs d'élevage se restreint graduellement jusqu'à 10 p. 100 de l'ensemble.

La région du Nord, avec ses terrains tertiaires et son lœss des grandes vallées, possède, à défaut des pâturages les plus nombreux, les prairies les plus favorables à l'élevage et les plus grasses. La qualité compense la quantité dans une certaine mesure.

L'Allemagne moyenne, au relief médiocre, et la lisière même de la plaine du Nord, est très propice à l'entretien des prairies. Brunswick, Thuringe et Saxe sont, à cet égard, des pays favorisés entre tous.

Enfin la région des plaines, Hanovre, Mecklembourg, Poméranie, Prusse et Brandebourg, renferme, sinon les meilleurs pâturages, du moins les plus nombreux.

En résumé, la Saxe, la vallée du Rhin, le Wurtemberg, la Moyenne et Basse-Bavière, puis les districts baignés par la mer du Nord, possèdent les plus grasses prairies. Les *pâturages* proprement dits, qui donnent un mé-

---

(1) Superficie des pâturages (1892)..... 5.892.717 hectares.

diocre profit aux éleveurs, sont limités à l'Allemagne du Sud et du Sud-Ouest ; les *prairies naturelles* sont surtout développées dans la plaine du Nord ; les *prairies artificielles* prospèrent dans les zones de riche agriculture, Silésie, Saxe, Brunswick, Alsace-Lorraine, Bade, etc.

L'élevage des *bêtes à cornes* a pris, depuis cinquante ans, un merveilleux accroissement en Allemagne. Les progrès de la culture des prairies et des plantes diverses qui alimentent le gros bétail (betteraves) ont été accompagnés d'un progrès non moins marqué de l'élevage proprement dit : les races ont été reconstituées et mises dans les meilleures conditions de climat et de nourriture. Aux races bavaroise (Algavienne), de Voigtland, de Holstein (Dithmarsch), de l'Oldenbourg, on a adjoint des troupeaux des meilleures variétés suisses et hollandaises.

Si l'on étudie la répartition géographique des bêtes de race bovine dans leur rapport avec la population de chaque province, on constate que la Bavière est de beaucoup la plus riche contrée d'Allemagne. C'est la compensation de la pauvreté des cultures de sa zone alpestre. Le royaume de Prusse est supérieur à la Suisse, à la France et à l'Autriche si l'on considère la relation avec la superficie, inférieur si l'on étudie le rapport avec le nombre des habitants.

L'Allemagne est aussi riche en *chevaux* que la France, mais elle ne nourrit pas un nombre suffisant de ces animaux pour ses besoins et doit en importer, surtout de Russie. En revanche, la science de l'élevage du cheval de guerre, de grand et de petit trait, y est poussée très loin. Les chevaux de selle de la *Prusse orientale*, grands, finement découplés, d'allure quelquefois un peu molle, mais capables de fournir de longues traites, sont mis par les connaisseurs sur le même rang que les anglais et anglo-normands. Le *Hanovre* et le *Mecklembourg* ont aussi des races estimées.

Les contrées où l'élevage des chevaux est le plus développé sont, en général, les zones de pâturages, c'est-à-dire les pays les moins peuplés de l'Allemagne ; mais la population chevaline est surtout nombreuse dans les provinces qui comptent le plus d'habitants, dans les grandes villes, les districts industriels. Ainsi, les contrées où l'on élève le plus grand nombre de chevaux sont : le Mecklembourg, les provinces des bords de la mer et certains districts de l'Alsace-Lorraine et de la Bavière méridionale : mais les animaux, une fois en âge de rendre des services, n'y restent point.

L'Allemagne est, après la Russie, les Iles Britanniques et la France, l'État européen qui élève le plus de *moutons*. C'est dans les provinces centrales et orientales du royaume de Prusse, dans le Mecklembourg, la Poméranie, le Brandebourg, la Posnanie et la Silésie, que sont nourris les plus grands troupeaux. On peut citer ensuite la Prusse, la Saxe, le Brunswick, le Holstein et le Hanovre. A côté des races indigènes qui sont médiocres, comme celle des bruyères de Lunebourg, les éleveurs allemands ont développé la race des mérinos-negretti, nombreux en Silésie et dans la Saxe.

En Allemagne, comme en France, les pays les plus riches en troupeaux

de moutons sont précisément ceux où la culture des céréales ne peut réussir, c'est-à-dire les plus pauvres en général.

Au reste, l'importation des laines d'Amérique et d'Australie a restreint, depuis quelques années, l'élevage de la race ovine en Allemagne.

Les *porcs* sont, au contraire, élevés en grand nombre dans les contrées où les troupeaux de bêtes à cornes constituent la principale richesse, où sont les fermes les plus considérables, c'est-à-dire dans l'Allemagne occidentale, Westphalie, provinces rhénanes, Haute-Bavière, etc. La Thuringe et la Saxe, à cause de leurs vastes forêts de chênes, nourrissent beaucoup de porcs. Les races sont assez nombreuses ; celle que l'on appelle *race allemande*, comprend elle-même plusieurs variétés : la Prusse orientale a la *race de Podolie*, dont les plus nombreux représentants sont élevés dans la Pologne russe. Enfin, le Sleswig-Holstein et les provinces rhénanes ont importé des animaux des races anglaises perfectionnées.

Les *chèvres* rongent les plus maigres pâturages des régions escarpées de la Haute-Franconie, de la Thuringe, de la Hesse et du Brunswick.

L'*apiculture* est depuis longtemps en honneur dans l'Allemagne, où le miel est un aliment recherché. C'est à la fois un complément de ressources, comme l'élevage de la *volaille* dans les pays de riches fermes, dans les provinces rhénanes, par exemple, et un moyen de tirer parti de la végétation sauvage des contrées pauvres, comme le Lunebourg aux tristes bruyères (1).

La chasse et la pêche. — L'Allemagne est un des pays les plus giboyeux de l'Europe. Les vastes forêts des États du Sud et de l'Ouest, les étendues de pâturages, de prairies, de bruyères, bref tout ce qui constitue en pleine civilisation le maintien des conditions de la flore primitive, assurent la conservation du gibier. Il faut ajouter que les lois allemandes qui règlent l'exercice du droit de chasse sont bien faites pour empêcher l'abus et la destruction exagérée. Aussi peut-on citer la Bavière, le Wurtemberg, le duché de Bade, l'Alsace et tant d'autres, comme les pays de l'Europe où l'exploitation de la faune sauvage est le plus productive, parce qu'elle est le mieux entendue. Cerfs, chevreuils, sangliers, lièvres, oiseaux de toutes sortes contribuent à alimenter le commerce d'exportation : c'est un fructueux complément de l'exploitation animale.

La *pêche maritime* n'est plus aussi prospère qu'autrefois. Dans la mer du Nord, les Anglais, les Hollandais et les Danois exploitent beaucoup plus que les Allemands les bancs du large; sur la mer Baltique, les opérations de ce genre faites sous pavillon prussien ont peu d'importance. Les barques de Prusse, de Poméranie, de Mecklembourg et de Frise ne

---

(1) Élevage en Allemagne :

	1892.	1883.
Chevaux	3.817.939	3.522.545
Bêtes à cornes	17.496.696	15.786.764
Moutons	13.775.063	19.189.715
Porcs	12.056.804	9.206.195
Chèvres	3.077.722	2.640.990

quittent guère les parages de la côte. Il n'y a que les mers immédiatement navigables qui puissent former des marins (1).

En revanche, la pêche fluviale, l'exploitation des lacs, des étangs, donne en Allemagne un produit assez rémunérateur. Il est peu de fleuves aussi poissonneux que le Rhin, dont les carpes ont grande réputation. Les torrents des régions montagneuses, Vosges, forêt Noire, etc., nourrissent des truites.

Résumé de la production agricole. — En résumé, le sol de l'Allemagne, exploité avec beaucoup de méthode et de science, est loin de pouvoir fournir à sa nombreuse population toutes les denrées d'alimentation qui lui sont nécessaires. Exploitation forestière, culture des plantes industrielles, élevage des animaux domestiques sont en pleine prospérité et suffisent largement aux besoins des 49 millions d'habitants de l'empire. Mais cette prospérité, qui est commune à l'Allemagne et à tous ses voisins, ne compense pas la médiocrité de la production des céréales; de sorte que, dans l'ensemble, l'agriculture allemande, plus méthodique et savante peut-être que celle des pays limitrophes, ne leur est pas sensiblement supérieure si l'on considère seulement les résultats. Répétons que, dans cette lutte dont nous pouvons suivre l'histoire dès le moyen âge, le colon de race germanique, souvent initié par les Flamands et les Bataves, a accompli de véritables prodiges de constance et d'habileté.

D'ailleurs, la *population agricole* est aujourd'hui très inégalement répartie. Dans les pays pauvres et montagneux du Sud, dans la Haute-Bavière et le Bœhmer-wald, elle représente jusqu'à 70 p. 100 de la population totale.

L'Allemagne du Sud-Ouest et de l'Ouest présente, d'un canton à l'autre, des contrastes très marqués. Là ce sont les grandes agglomérations industrielles de la province rhénane; plus loin des pays comme l'Alsace, où l'activité se répartit assez également entre les travaux de la terre et l'industrie; puis tel district, comme celui de Bamberg en Franconie, où les agriculteurs forment l'élément le plus considérable.

Dans la Moyenne-Allemagne, mêmes oppositions à de courtes distances. La grande densité de la population silésienne s'explique autant par la richesse agricole que par le développement industriel. Dans les pays de moyenne altitude de l'Erzgebirge, plus d'un cinquième des habitants vit de l'exploitation forestière et agricole. Les cantons riches de la Hesse ont 35 p. 100 de travailleurs occupés aux champs.

L'Allemagne du Nord, plate et marécageuse, qui nourrit à peine un

---

(1) Pêcheries maritimes :

	Nombre de pêcheurs.
1875	19.623
1882	13.392

Grande pêche de la mer du Nord (1892) :

446 bateaux jaugeant 17.011 tonneaux, montés par 1.868 hommes.

Exportation du poisson frais (1892)..... 6.157.500 fr.

tiers de la population de l'empire, quoiqu'elle représente la moitié de la superficie, est surtout habitée par des hommes voués à la vie agricole sous toutes ses formes, exploitation des forêts, élevage, culture proprement dite (1).

Les exemples de correction et d'amendement du sol par des procédés scientifiques sont nombreux en Allemagne. On en pourrait citer pour chaque région. Il n'en est pas de plus caractéristique que celui des environs de Nüremberg et de Bamberg, où des dunes désertes sont devenues des champs assez fertiles, et celui du plateau de Barnim en Prusse qui, encore désert au siècle dernier, porte aujourd'hui de belles cultures sur les trois quarts de sa surface. Il faudrait raconter toute l'histoire de la transformation des environs marécageux de Berlin.

B. — Industrie.

Condition naturelle. — L'Allemagne peut revendiquer dans son passé une suite de traditions industrielles très glorieuses. Avant que l'emploi de la houille eût transformé l'industrie et bouleversé les anciennes conditions du travail, ses artisans étaient recherchés comme initiateurs pour le travail des mines, des métaux, des tissus. Dans son état actuel d'unité et de cohésion, l'Allemagne a pu tirer parti des richesses minérales qui la prédestinent à jouer un rôle industriel important : houille, fer, métaux usuels sont renfermés dans son sous-sol, d'une exploitation facile et peu coûteuse.

Industries extractives. — L'âme de l'industrie allemande, comme de l'industrie anglaise, c'est le combustible minéral qu'elle possède en grande quantité : l'extraction de la *houille* a fait des progrès plus rapides en Allemagne que partout ailleurs.

Il y a trois groupes très nettement déterminés de houillères, ceux du Rhin, de la Saxe et de la Silésie :

1° Les plus importantes des houillères rhénanes sont celles du *bassin*

---

(1) Population agricole et population totale des principaux États allemands en 1882 :

	Population agricole.	Population totale.
Total	18.840.818	45.222.113
Prusse	11.678.000	27.287.800
Bavière	2.643.900	5.268.700
Saxe	578.500	3.014.800
Wurtemberg	927.200	1.957.400
Bade	752.400	1.558.500
Hesse	382.000	929.700
Mecklembourg-Schwerin	293.300	575.000
Saxe-Weimar	132.000	307.700
Meklembourg-Strelitz	49.200	99.100
Oldenbourg	174.500	337.400
Alsace-Lorraine	627.800	1.539.500

de la Ruhr, qui n'est autre chose que l'aile orientale des bassins belges. Le nombre des couches d'excellente houille à exploiter y est de plus de 50; ces couches ne sont situées qu'à une profondeur médiocre d'environ 350 mètres; et même certaines parties peuvent être exploitées à ciel ouvert.

Le bassin secondaire d'Aix-la-Chapelle, appelé aussi bassin d'*Eschweiler*, est moins important, ainsi que celui de la *Sarre*, dont les revenus contribuent cependant à enrichir l'Etat prussien depuis les annexions de 1815 et 1871.

2° Les *bassins saxons* ou bassins de l'Erzgebirge, se développent entre l'Erzgebirge et le Mittelgebirge saxon, exactement comme les couches de la Sarre entre les roches anciennes de l'Allemagne du Sud et le plateau schisteux rhénan. Le gisement le plus important est situé près de Zwickau et de Chemnitz : au sud-ouest de Dresde, dans le district de Plauen, on exploite des dépôts moins riches.

3° Les *bassins silésiens* sont bien autrement importants; il est prouvé par de récents sondages que les terrains houillers de la Haute-Silésie ont une superficie de 500 kilomètres carrés. Un quart à peine est exploité.

On observera l'heureuse situation géographique de ces bassins houillers, situation assez centrale pour permettre l'écoulement facile du combustible dans toutes les régions de l'Allemagne.

La plaine du Nord, composée exclusivement de terrains récents, possède seulement des *tourbières*, comme celles du Havelland oriental.

Le minerai de *fer* est commun en Allemagne; et l'histoire de son exploitation nous reporterait jusqu'aux périodes les plus anciennes du moyen âge.

Dans la province rhénane, l'industrie du fer remonte au XIVe siècle; mais dans le Harz, le premier coup de pioche fut donné par des mineurs du Fichtelgebirge au Xe siècle, dans les flancs du Rammelsberg, près de Gozlar. Les vallées de la Sieg et de la Ruhr, les couches de fer oolithique de la vallée de la Moselle (Thionville), l'Erzgebirge (dont le nom est significatif) et les Sudètes, mais surtout la Haute-Silésie, beaucoup plus riche (Beuthen et Tarnowitz), fournissent leurs minerais au groupe des hauts fourneaux du Centre et de l'Est.

L'ensemble de la production des minerais de fer est évaluée à plus du double de la production française.

L'extraction des minerais de *cuivre* est en progrès très remarquable. La Westphalie, le Hanovre, mais surtout la Saxe (Mansfeld) et les districts du Harz contribuent à cette production.

Ce sont encore le Harz (Saint-Andreas-Berg), la Saxe (Freyberg) et la Westphalie qui fournissent la meilleure partie des minerais de *plomb*. Depuis quelques années, les mines de plomb de la Haute-Silésie (Tarnowitz) ont pris un développement considérable.

Quant au *zinc*, c'est par excellence un produit des mines de l'Allemagne, un des meilleurs éléments de son industrie métallurgique. Là encore

s'affirme la supériorité des mines silésiennes (Kœnigshutte, etc.) qui fournissent les cinq sixièmes de la production totale. Au second rang se placent la Westphalie, le Hanovre et la Hesse-Nassau.

En outre, l'Allemagne possède quelques mines d'*étain*, de *manganèse*, d'*arsenic*, surtout de *nickel*.

L'exploitation des *métaux précieux* est beaucoup moins importante de nos jours que pendant les siècles précédents à cause de la concurrence irrésistible des mines américaines, africaines et australiennes. C'est la Saxe qui donne la plus grande partie de ces métaux. Les Sudètes, le Thuringer Wald, le Franken Wald, le Fichtelgebirge ont vu abandonner leurs mines, du reste presque épuisées; les mineurs se sont rendus dans les régions houillères.

Comme en France et en Angleterre, la toute-puissante houille a exercé sur les autres industries sa force d'attraction. Les industries extractives se sont groupées autour des bassins houillers, dans la Prusse rhénane, en Saxe, en Thuringe, en Silésie. Leur concentration s'est faite suivant les mêmes lois géographiques que nous avons constatées en France.

L'Allemagne n'est pas seulement riche en métaux proprement dits. Ses *carrières*, ses *salines*, ses *eaux minérales* constituent une part importante du revenu national.

Le *sel* gemme, dont la production s'accroît rapidement chaque année, est extrait des grandes mines de la Saxe, à Stassfurth et à Erfurth, à Schœnebeck sur l'Elbe; le Wurtemberg en donne aussi une certaine quantité. Les mines de Stassfurth fournissent aussi les *sels de potasse* dont l'agriculture allemande fait une énorme consommation.

Le sel est exploité par évaporation d'eaux salines dans un grand nombre de pays de l'empire; à cet égard, la Saxe tient encore le premier rang; viennent ensuite les salines de Hanovre, d'Alsace-Lorraine, de Bavière, de Wurtemberg et de Thuringe. Les salines jadis françaises de Château-Salins, Vic, Dieuze, Chambrey sont devenues très importantes.

Les *carrières* sont nombreuses dans l'Allemagne du Sud et de l'Ouest qui fournissent le *granit*, les *marbres* (Bavière et Riesen-Gebirge). Dans l'Allemagne plate du Nord, les pierres de construction sont naturellement très rares; la situation de Berlin peut s'expliquer en partie par le voisinage des carrières de *pierres de taille* de Rudersdorf. Comme dans les Pays-Bas hollandais et en Belgique, les constructions en briques prédominent. Les *ardoisières* de la Ruhr, le *plâtre* et la *chaux* de Silésie, l'*argile plastique* de Saxe, de Silésie, de Nassau, le *kaolin* de Halle, enfin les *phosphates de chaux* de la Ruhr, alimentent d'actives industries.

Les *pierres lithographiques* de Solnhofen passent pour être les meilleures de l'Europe et font l'objet d'un commerce considérable. Le même district du Jura franconien extrait des dalles et pierres à bâtir qui sont expédiées jusqu'à Vienne.

Une des substances minérales le plus anciennement exploitées, qui attira

vers la Germanie du Nord l'attention des négociants Grecs et Romains, est l'*ambre* que l'on recueille sur les côtes de Prusse et de Poméranie.

Les *eaux minérales* d'Ems, dans le Nassau, de Wiesbaden, d'Aix-la-Chapelle reçoivent un grand nombre de visiteurs. Kissingen, en Bavière, enfin les stations alsaciennes de Soultzmatt, de Niederbronn, celle de Baden-Baden ne sont pas moins renommées (1).

Industries dérivées du règne minéral. — La mise en œuvre et la transformation en objets industriels des matières premières minérales occupe en Allemagne des millions d'ouvriers dirigés avec intelligence et secondés par l'outillage le plus ingénieusement perfectionné.

Les *industries dérivées de la houille* y ont pris une importance considérable. C'est en grande partie aux progrès de la chimie allemande que sont dues les découvertes grâce auxquelles on peut extraire de la houille tant de *couleurs* demandées autrefois au règne végétal.

Cette industrie s'est naturellement développée dans les grandes villes du bassin de la Ruhr et des provinces rhénanes, en Saxe et en Silésie, près des houillères; nous la retrouverons plus loin dans le groupe des industries chimiques.

Pour la production de la *fonte*, l'Allemagne se place au troisième rang des puissances industrielles, après le Royaume-Uni et les États-Unis d'Amérique.

La plupart des hauts fourneaux sont situés, bien entendu, auprès des houillères; dans la Westphalie, les groupes de Bochum, d'Iserlohn et d'Essen sont les plus fameux. A Essen, aujourd'hui ville de 78,000 âmes, 15 p. 100 de la population est composé de mineurs et 31 p. 100 de fondeurs. A Bochum, la proportion des fondeurs atteint 80 p. 100. L'Angleterre seule a de semblables accumulations de hauts fourneaux (2).

---

(1) Production minérale (1893):

Houille	73.909.000	tonnes	valant	613.114.000 fr.
Lignite	21.577.000	—	—	67.654.000
Fer	8.105.900	—	—	41.262.000
Cuivre	574.650	—	—	22.011.000
Plomb	153.900	—	—	17.383.000
Zinc	788.300	—	—	17.585.000
Manganèse	40.700	—	—	585.000
Nickel	650	—	—	40.000
Sel	1.174.000	—	—	20.813.000
Argent et or	18.812	kgr.	—	3.808.000

(2) Proportion pour 10.000 habitants des ouvriers du fer (1882):

Prusse	89.3
Bavière	69.4
Wurtemberg	88.9
Saxe	91.1
Bade	68.5
Alsace-Lorraine	83.5
Empire	85.4

En Saxe et Thuringe, Smalkalden, une des plus anciennes villes métallurgiques du monde, Zwickau et Saalfeld viennent au premier rang.

La Silésie aura sans doute un avenir industriel aussi brillant que celui de la Westphalie; les centres principaux sont dans les districts de Kœnigshutte, Beuthen et Gleiwitz.

Enfin, le Hanovre fond une partie des minerais extraits de son sol.

Pour la production du *fer*, l'Allemagne vient encore au troisième rang, après les États-Unis et la Grande-Bretagne, de beaucoup avant la France. Le fer est travaillé dans les trois régions de Westphalie, de Silésie et de Saxe.

L'*acier* sort principalement des forges de Westphalie et de Saxe, où l'on a gardé d'anciennes traditions. Essen est, sans contredit, le premier centre de production de l'acier en Allemagne. L'Allemagne arrive au second rang des puissances qui produisent de l'acier, bien avant la Grande-Bretagne.

Les autres minerais sont réduits, le *cuivre* en Saxe (Mansfeld), en Westphalie et dans quelques districts du Harz, le *plomb* dans les provinces rhénanes, en Westphalie, Silésie, Hanovre; les usines de Kœnigshutte, en Silésie, donnent une grande partie de la production totale. Le traitement du minerai de *zinc* est l'œuvre des fourneaux de Silésie (Kœnigshutte), des provinces rhénanes (Stolberg) et de la vallée de la Ruhr (Iserlohn) (1).

Les *industries mécaniques* ont pris un grand essor, grâce à l'abondance extraordinaire de la houille et des métaux. Leur localisation n'est pas toutefois aussi strictement déterminée par la présence du combustible minéral qu'en Angleterre, par exemple. Comme en France, certaines industries ont pu se maintenir dans les régions où elles étaient florissantes avant la découverte de la houille, grâce à l'habileté traditionnelle de la main-d'œuvre.

Le développement de la *force motrice* à vapeur a été prodigieux. Vers 1850, les machines étaient moins employées qu'en France; en 1870, l'Allemagne ne venait encore qu'au quatrième rang. A partir de ce moment, à la suite de l'union politique qui permit à ce pays de disputer aux vieilles puissances industrielles les grands marchés du monde et donna un bel essor à son exportation, un accroissement décisif se produisit. L'Allemagne est la troisième puissance de l'univers au point de

---

(1) Industrie métallurgique (1893):

Fonte	4.404.000	tonnes	valant	299.000.000 fr.
Fer	1.170.000	—	—	172.492.000
Acier	3.102.000	—	—	423.589.000
Cuivre	24 600	—	—	29.653.000
Plomb	97.600	—	—	23.329.000
Zinc	143.200	—	—	58.162.000
Étain	950	—	—	1.718.000
Nickel	893	—	—	4.077.000

vue de l'emploi de la force motrice ; proportionnellement à la population, elle est l'égale de la France, mais cette force est produite à bien meilleur marché que chez nous : c'est là une différence essentielle.

La *répartition géographique des forces* est, à peu de chose près, la même que celle de la houille. La Westphalie et les provinces rhénanes en première ligne ; en seconde, la Saxe et la Thuringe, puis la Silésie contiennent la majeure partie des machines allemandes. Enfin, les grandes villes et les ports qui possèdent les industries des transports et des constructions navales ou disposent d'une abondante main-d'œuvre sont, comme en France, le siège d'industries mécaniques considérables. Telles sont Berlin, Brême, Hambourg, Kiel et Stettin.

Dans chacun de ces groupes, tous les genres de machines sont fabriqués, ou presque tous. Aucun n'égale en importance celui de la Westphalie et des provinces rhénanes. L'usine Krupp d'*Essen* produit, outre ses célèbres canons, du matériel de chemins de fer, rails, locomotives, essieux, roues, machines pour la navigation maritime et fluviale. Bochum, Duisbourg, Iserlohn, Remscheid se livrent aux travaux les plus variés. Les *armes* blanches de Remscheid et de Solingen ont gardé leur réputation depuis l'établissement des premières fabriques au XIVe siècle. Iserlohn a ses usines à *aiguilles* en activité depuis l'année 1784. Dans tous ces districts, où se pressent à côté les unes des autres les cités ouvrières, la *quincaillerie* occupe des milliers d'artisans.

Même spectacle dans la Saxe, aux approches des bassins houillers. Autour de Zwickau et de Chemnitz tous les genres d'industries mécaniques sont exercés à la fois.

En dehors de ces zones, Berlin, Magdebourg, Dresde, Leipzig, Breslau, ont le plus d'importance : citons aussi l'Alsace avec Mulhouse.

Il convient de signaler les chantiers de *constructions navales* de Stettin, de Kiel, d'Altona. Les chantiers Vulcan, Germania, Schichau, etc., fournissent de navires cuirassés, de torpilleurs, etc., un grand nombre de marines étrangères. Grâce au bon marché de la main-d'œuvre et du combustible, ils font aux chantiers d'Angleterre et de France une concurrence souvent heureuse.

La manufacture impériale d'*armes à feu* de Spandau est aussi l'une des mieux outillées du monde.

Quant aux *industries chimiques*, elles se sont placées soit dans les régions où abondent la houille et les matières minérales, soit dans le voisinage d'autres industries qui consomment des teintures et des réactifs, comme l'industrie textile ou la tannerie; enfin les grandes villes ont en Allemagne, comme en France, leurs laboratoires de ce genre, grâce à l'habileté de la main-d'œuvre urbaine. Dans la zone rhénane et westphalienne, Aix-la-Chapelle, Cologne, Dortmund, Duisbourg, Crefeld, Elberfeld possèdent les plus vastes fabriques de produits chimiques et de couleurs. Pour les pays saxons et thuringiens, Dresde, Leipzig et Nordhausen, où l'on prépare une énorme quantité d'acide sulfurique, sont au premier rang. Breslau, Francfort-sur-l'Oder, Berlin, Carlsruhe ont aussi des

usines considérables. A l'ouest, Mulhouse n'est pas moins importante.

Les industries dérivées du produit des carrières sont très florissantes en Allemagne, où le combustible est à meilleur compte que partout ailleurs. Les *verreries* de Baireuth en Bavière, de Gaggenau (aux environs de Rastadt), de Waldenbourg en Silésie, les *cristalleries* et manufactures de *glaces* de Stolberg (province rhénane), de Mannheim, de Passau, de Forbach, de Saint-Louis et de Saint-Quirin en Alsace-Lorraine, les *porcelaineries* et *faïenceries* de Saxe (Meissen, Zwickau, Dresde), de Sarreguemines, ont une réputation européenne.

Le développement des industries dérivées du règne minéral est donc remarquable en Allemagne. Le progrès a été rapide, depuis vingt ans, dans toutes les œuvres métallurgiques : et les industriels d'outre-Rhin se flattent de surpasser un jour, à cet égard, même la Grande-Bretagne.

Nous avons omis à dessein, dans cette rapide revue, nombre d'industries fort intéressantes comme la *bijouterie*, la fabrication des *jouets* en métal, de la *tabletterie*, l'*horlogerie*, qui occupent, comme chez nous dans le Jura, des milliers d'artisans des pays pauvres, de la Saxe, de la Thuringe, etc., etc.

Industries dérivées du règne végétal. — L'Allemagne, qui produit une assez médiocre quantité de céréales, ne possède de grandes *meuneries* que dans les districts d'une fertilité exceptionnelle, comme la Silésie. Mais on a remarqué que, grâce au bon marché du combustible et au perfectionnement du matériel mécanique, les ports et les grandes villes tendaient à accroître l'importance de cette industrie en traitant des grains étrangers.

En revanche, la *confiserie* des fruits est une industrie répandue dans les pays comme l'Alsace-Lorraine et la Saxe, où l'arboriculture méthodique est en honneur.

Mais il n'est pas en Allemagne d'industrie alimentaire qui puisse rivaliser avec celle des *sucres*. Les raffineries se sont placées dans les régions dont le sol riche nourrit le plus de betteraves, dans la Saxe, la Silésie, l'Anhalt, le Brunswick et la Prusse. Nulle autre part, le travail industriel de la betterave n'est aussi parfait (1).

La réputation des *bières* de Bavière, d'Alsace (Strasbourg), leur vaut un énorme débit sur les marchés européens. Les grandes brasseries de Munich, de Nuremberg, de Strasbourg, etc., produisent près de sept fois

---

(1) Production sucrière :

	Nombre d'usines.	Betteraves employées.	Sucre produit.
1889-90.....	401	9.822.635 tonnes.	1.218.689 tonnes.
1890-91.....	406	10.623.319 —	1.284.425 —
1891-92.....	403	9.488.002 —	1.144.368 —

autant que toutes les brasseries françaises. La consommation individuelle, inférieure à celle de l'Angleterre, est de 91 litres. Il n'est pas besoin d'ajouter que toutes les grandes villes allemandes ont leurs brasseries et que la fabrication n'est nullement limitée aux provinces qui exportent (1).

On sait quel essor a pris la fabrication des *alcools* allemands de pommes de terre, du jour où le phylloxéra a réduit la production des alcools de vins français. Les distillateurs allemands ont, pendant cette période de moins-value de nos vignes, inondé de cette denrée malfaisante les marchés de France et des autres pays du monde. Les fabriques d'alcool sont réparties entre les provinces riches en pommes de terre : la Silésie, la Saxe, la province de Posen, le Brandebourg comptent les plus nombreuses distilleries (Magdebourg, Nordhausen, Francfort-sur-l'Oder, Bromberg, Breslau). Parmi les liqueurs alcooliques, citons le *kirsch* d'Alsace et l'*eau-de-vie* de Danzig (2).

Les *industries dérivées du bois* sont innombrables, depuis l'ingénieuse fabrication de jouets de Nuremberg, jusqu'aux constructions navales de Stettin, d'Elbing. Leur distribution géographique est fort nette ; elles ont, sauf naturellement les dernières, leurs sièges principaux dans l'Allemagne méridionale et moyenne, riche en forêts, où les chutes d'eau fournissent la force motrice. Elles comptent parmi les plus anciennes industries du pays ; dans le Thuringer-Wald, par exemple, à Sonneberg, elles sont plusieurs fois séculaires.

L'Allemagne vient au troisième rang des États qui filent et tissent le *coton* depuis qu'elle a absorbé le groupe si important de l'Alsace. Le Royaume-Uni et les États-Unis d'Amérique lui sont seuls supérieurs, de beaucoup, il est vrai.

La localisation géographique de l'industrie cotonnière s'explique par la distribution des houillères ou des forces naturelles. Au premier rang se place le groupe de Westphalie et des provinces rhénanes : Elberfeld, Cologne, München-Gladbach, Dusseldorf ont les plus nombreux ateliers de tissage et de filature. Il y a là des agglomérations ouvrières comme celles de Manchester, de Tourcoing, de Roubaix. Cologne, rivale des industrieuses cités de Flandre aux XIIIe et XIVe siècles, puis déchue, a dû sa renaissance à l'industrie.

---

(1) Production de la bière :

	1890-91.		1891-92.	
Bavière.....	14.427.000	hectol.	14.490.000	hectol.
Wurtemberg.....	3.508.000	—	3.454.000	—
Bade.....	1.679.000	—	1.643.000	—
Alsace-Lorraine.....	837.000	—	875.000	—
Reste de l'Allemagne.	32.280.000	—	32.632.000	—
Total.....	52.731.000	—	53.094.000	—

(2) Production des alcools (1891-92) :

Usines ..... 59.789 produisant 2.948.000 hectolitres.

La Saxe, avec Chemnitz et Zwickau, tisse moins que les districts de la Ruhr, mais file davantage; le travail du coton a contribué pour beaucoup à accumuler autour de ces deux villes une population d'une densité de 500 habitants au kilomètre carré. En Silésie, Gœrlitz et Schweidnitz développent leur fabrication, à mesure que l'industrie mécanique s'y accroît. Enfin le groupe alsacien de Guebwiller, Massevaux, Mulhouse et Thann, où l'emploi de la force motrice des chutes d'eau est si ingénieux, excelle dans la filature et ne cède à cet égard à aucun des groupes allemands. Les manufactures bavaroises de Hof et d'Augsbourg, wurtembergeoises de Ludwigsbourg et d'Esslingen n'ont pas la même importance.

Le *lin*, comme en France, est beaucoup moins travaillé depuis qu'on a réduit par des progrès mécaniques le prix de vente des cotonnades. Le tissage et la filature de cette fibre sont surtout l'œuvre des artisans de la Silésie (Gœrlitz, Landshut, Ratibor, Reichenbach). Bielefeld pour la Westphalie, Bautzen pour la Saxe sont ensuite les centres les plus considérables.

Industries dérivées du règne animal. — Les *industries alimentaires* de cette nature sont analogues à celles que l'on pratique en France, mais moins importantes. Malgré les progrès constants de la flottille de pêche de l'Allemagne sur la mer Baltique et sur la mer du Nord, les conserves de poissons ont encore peu de réputation et de débit. Stralsund et Stettin ne vendent qu'aux provinces voisines. La charcuterie (jambons, etc.) des pays rhénans (Mayence), les pâtés de foies gras de Strasbourg ont plus de valeur commerciale.

Mais ce sont encore les industries textiles des fibres animales, laine et soie, qui offrent le plus réel intérêt géographique par leur distribution; d'ailleurs elles sont loin de pouvoir, malgré des progrès rapides, rivaliser avec les industries similaires de France (1).

La filature et le tissage de la *laine* sont surtout actifs en Saxe, dans la province du Rhin et en Westphalie.

La *Saxe* vient au premier rang. *Chemnitz* a naturellement attiré cette industrie, filatures, fabriques de tissus en tous genres, draps, châles, étoffes mélangées. Mais la *Westphalie* et les *provinces rhénanes* tendent à prendre la prépondérance, possédant le cycle complet des industries textiles, de la houille à bon compte, et surtout un meilleur poste pour

---

(1) Proportion par 10.000 habitants des ouvriers employés dans les industries textiles :

Prusse	156.9
Bavière	114.7
Wurtemberg	171.6
Saxe	781.8
Bade	152.2
Alsace-Lorraine	463.6
Empire	201.3

l'exportation. Elberfeld, Barmen, Aix-la-Chapelle, Cologne développent rapidement le nombre de leurs métiers et de leurs broches. Le *Brandebourg* fabrique beaucoup de draps (Berlin et Kottbus); la Silésie compte aussi de vastes manufactures à Gœrlitz et à Glogau. Donc on voit qu'en somme cette industrie se groupe autour des bassins houillers. Le nombre des troupeaux de moutons décroissant en Allemagne comme en France au profit de l'importation des laines d'Australie et d'Amérique du Sud, cette évolution s'accentuera de plus en plus.

La filature et le tissage de la *soie* sont, dans les pays rhénans, un don des émigrés français chassés de leur patrie par la révocation de l'Édit de Nantes. Aujourd'hui, l'empire d'Allemagne est encore inférieur non seulement à la France, mais aux Iles Britanniques et à l'Italie. Toutefois, les progrès de ses manufactures de la Westphalie et de la province du Rhin sont d'une rapidité inquiétante pour les peuples chez lesquels cette industrie est plus ancienne : et si l'Angleterre, la France du Midi et l'Italie sont plus proches des grands marchés de la soie brute, l'Allemagne a la houille à meilleur compte que ses rivaux, ce qui équivaut à une diminution des distances. Crefeld, Barmen et Elberfeld sont les métropoles de la soie en Allemagne.

Nous avons omis à dessein l'étude d'un certain nombre d'industries dont le développement n'a rien à démêler avec les causes géographiques. Telle est l'industrie horlogère des hauts pays de la forêt Noire (jusqu'à 1,100 mètres). Furtwangen, Villingen et Fœhrenbach, ont leurs ateliers qui occupent 13,000 personnes. Dans le Palatinat bavarois, l'industrie des agates et faux bijoux de toute sorte s'explique, au contraire, par une condition géologique particulière; une belle couche de mélaphyres a fourni les matériaux de ce travail délicat.

Résumé de la production industrielle. — L'industrie est le mode le plus remarquable de l'activité économique de l'Allemagne. Son agriculture et son commerce ne sont que des auxiliaires de son industrie. A cet égard, elle est en contraste frappant avec la Russie, l'Autriche-Hongrie, les Pays-Bas hollandais, l'Italie et la France; elle se rapproche de la Belgique et de la Grande-Bretagne. Si son sol lui donne des récoltes trop médiocres pour nourrir une population surabondante, il lui fournit, dans des conditions excellentes, la houille et les métaux. Une bonne part de ses produits agricoles est consacrée à la satisfaction des besoins industriels; nous avons remarqué que les cultures industrielles étaient prépondérantes.

Les industries diverses, et avec elles la population, se groupent de plus en plus dans le voisinage des houillères. La prépondérance de la province du Rhin et de la Westphalie, de la Saxe et de la Silésie, se marque d'année en année; de l'Allemagne du Sud trop montagneuse, de l'Allemagne du Nord plate, froide et maigre de sol, les peuples se portent vers cette région médiane où le combustible abonde; seule la vallée moyenne du Rhin, riche par elle-même, échappe à ce drainage.

Déjà la population industrielle de l'empire dépasse le nombre de 16 millions de personnes (1), et le mouvement d'exode des campagnards vers les manufactures des villes ne semble pas près de s'arrêter. Il est beaucoup plus intense que dans la France et l'Angleterre, puisque le sol allemand est, en moyenne, plus pauvre que celui de ces pays. D'autre part, l'émigration n'est pas aussi avantageuse que dans les Iles Britanniques; car l'Allemand qui part ne retrouve point au dehors sa vie nationale, et est obligé de se fondre avec des gens d'autre race.

Rien de plus caractéristique que la concentration rapide des Allemands du Nord-Ouest dans la région de la Ruhr. C'est un fait facile à suivre, récent, contemporain. Les économistes allemands estiment qu'en 1792, le comté de la Mark, aujourd'hui centre de tant d'industries, n'était pas plus peuplé que le reste de l'empire, et comptait environ 50 habitants par kilomètre carré. La découverte de la houille bouleversa brusquement cette condition. Dès 1814, la densité de la population avait triplé (150 par kil. car.). Mais c'est surtout le prodigieux mouvement d'expansion (de 1870 à 1875) causé par l'unification victorieuse de l'Allemagne, qui accéléra cette œuvre. A Cologne, la population industrielle représente 50 p. 100 de l'ensemble, 55 p. 100 à Dusseldorf. Autour de Crefeld, de München-Gladbach, Rheydt et Neuss, il y a un groupement industriel unique dans le monde; la densité de la population, sur une superficie de 400 kilomètres carrés environ, dépasse 350 habitants. La région manufacturière de Saxe, de Thuringe et de Silésie, qui borde l'enceinte montagneuse de la Bohême, nourrit 7 millions d'habitants, sur une étendue de moins de 50,000 kilomètres carrés.

Il faudrait rapporter toute l'histoire, si curieuse et si complexe, des villes industrielles d'Allemagne, pour montrer dans toute sa netteté l'évolution de la période contemporaine. Citons du moins, dans notre trop brève étude, quelques exemples.

Cologne, si prospère au temps de la Hanse, tombait en décadence progressive du XVe siècle au commencement du XIXe. En 1804, on y comptait à peine 40,000 âmes. En 1855, elle dépasse le chiffre de 100,000 ; puis, en 1885, on y recense, y compris les faubourgs, 275,000 personnes ; en 1890 enfin, 281,681 habitants. L'industrie l'avait ressuscitée.

Dortmund, ruinée par la guerre de Trente-Ans, n'avait que 12,000 habitants en 1814; le recensement de 1890 en indique 89,663.

Le groupe jumeau de *Barmen et Elberfeld*, où la population industrielle comprend 72 p. 100 du total, n'avait que 25,000 habitants à se partager au début du siècle ; on atteint 242,000 aujourd'hui.

On a relevé, dans la Saxe industrielle, un fait plus curieux encore que les précédents. Les hauts districts de l'Erzgebirge, connus sous le nom

---

(1) Ouvriers 16.058.080
Agriculteurs 18.840.818

de « Sibérie saxonne », où la moyenne de température annuelle atteint à peine + 5° centigrades, ont une population industrielle dont la densité varie entre 150 et 200 par kilomètre carré.

Ainsi, entre l'Allemagne du Sud, où domine la vie pastorale et agricole, et la plaine du Nord, que l'agriculture et le commerce maritime font vivre, s'étend une région industrielle par excellence, où la métallurgie, les industries chimiques et textiles attirent une population de plus en plus dense. Là se trouve le secret de la richesse de l'empire allemand; là sont accumulées les ressources matérielles qui expliquent, en grande partie, la grandeur de l'Allemagne contemporaine. Là sont les éléments de son activité manufacturière et les causes du prodigieux besoin d'expansion de son commerce. La Prusse, maîtresse de la Westphalie et de la province du Rhin d'une part, de la Silésie de l'autre, devenait le plus riche État de l'Allemagne, malgré la pauvreté relative de son sol. A côté des causes morales de sa puissance contemporaine, il ne faut pas oublier ces causes économiques, dont il est impossible d'exagérer la valeur.

C. — Commerce.

Condition naturelle. — L'Allemagne n'offre pas à l'observation du géographe un ensemble de conditions harmoniques qui règlent le caractère de son commerce. Les causes de développement, les intérêts varient beaucoup suivant chaque région. On pouvait définir la France « l'extrémité occidentale de l'isthme européen », tirer de cette définition une série de conséquences capables d'indiquer l'intérêt de l'ensemble du pays : au contraire, l'Allemagne, dans sa forme actuelle, offre un curieux mélange d'avantages, de conditions défavorables, et même de contradictions. Pour démêler les chances de ce grand empire dans les luttes économiques de notre époque, il faut avoir recours à des considérations régionales, essayer de déterminer le rôle de chaque zone homogène de pays.

Les voies de communication. — Dans chacune de ces zones, la nature du sol présente des difficultés de degrés et d'ordres différents.

L'Allemagne du Nord est caractérisée par deux faits, par la présence de la mer, et par la facilité des communications fluviales; elle est fluviale et maritime par excellence. Encore faut-il remarquer que ses côtes, médiocres en elles-mêmes, n'ont vue que sur deux mers intérieures dont l'une est quelquefois encombrée de glaces.

La Moyenne-Allemagne, pays de bourrelets montagneux, a joué longtemps le rôle de barrière entre l'Allemagne du Nord et l'Allemagne du Sud, dans l'histoire du commerce comme dans l'histoire politique. Mais les progrès de l'art des ingénieurs ont eu raison de ces obstacles en notre siècle.

Il est vrai que le long couloir de la vallée du Rhin coupe la Moyenne-Allemagne et ménage, tant par le fleuve lui-même que par les régions qui le bordent, une route du nord au sud. Mais, d'une part, ce couloir

est situé à l'extrémité occidentale de l'Allemagne, trop excentrique à l'ensemble de l'empire; et de plus, les deux extrémités de ce couloir appartiennent à deux États indépendants, la Suisse et la Hollande. C'est une route sans issues naturelles.

Enfin l'Allemagne du Sud, montagneuse et pauvre, bloquée par la Bohême, le Tyrol et la Suisse, touche à la lisière des Alpes sans en avoir les passes. Elle joint à l'inconvénient de sa pauvreté relative ceux d'un sol âpre et de débouchés difficiles. A coup sûr, le Danube est une grande voie naturelle; mais depuis que l'Arlberg réunit les voies de France, Suisse et Autriche, ce chemin traditionnel a perdu de sa valeur obligatoire d'autrefois.

Les *routes* de l'Allemagne, routes de grande communication et chemins vicinaux, ont une longueur de plus de 425,000 kilomètres, moins que la France, autant que les États-Unis, quatre fois plus que la Russie. Il en est de fort anciennes qui ont joué un rôle considérable dans l'histoire du commerce allemand. Telles sont les deux voies qui, dès l'antiquité, menaient d'Augsbourg au Brenner par les passes de Parten-Kirchen et Garmisch d'une part, de Mittenwald de l'autre; elles ont perdu beaucoup de leur importance internationale depuis la construction des voies ferrées de Munich à Kufstein et à Innsbruck. La plus ancienne route qui sillonne l'Allemagne moyenne d'ouest en est est celle qui, du Rhin, gagnait l'Elbe par la Hesse et la Thuringe; c'est par là que passait le commerce dès le temps de Charlemagne, puis aux XIe et XIIe siècles, quand les marchands flamands menaient leurs riches convois vers la Saxe et la Bohême. Cette route était importante parce que, plus au nord, les marais de la Basse-Allemagne rendaient alors les communications impossibles. Le réseau de routes du nord, développé avec tant de méthode et de persévérance par Frédéric-le-Grand, est bien postérieur à ceux du centre et du sud. La construction des canaux a beaucoup réduit dans le nord le trafic des routes; mais la vieille voie transversale de Hesse, de Thuringe et de Saxe a conservé une partie de son importance et remplace, pour l'expédition des convois de houille, les canaux qui, à cause de l'excès du relief, sont rares ou mauvais.

L'Allemagne possède un réseau de *voies ferrées* de 42,325 kilomètres, c'est-à-dire plus qu'aucun autre État d'Europe.

La majeure partie du réseau allemand (38,465 kilomètres) est administrée par l'État; les compagnies dirigent l'exploitation de 3,860 kilomètres de voies ferrées.

La construction de ce vaste réseau, commencée seulement vers 1835, a été vivement poussée pendant les vingt dernières années, dans un intérêt à la fois commercial et militaire. Les frais d'établissement, très élevés dans les pays montagneux de l'Allemagne du Sud et aussi dans les zones marécageuses de la plaine du Nord, où il fallait construire nombre de ponts et de chaussées, sont évalués à plus de 13 milliards de francs. Le mouvement de marchandises est, toutes proportions gardées, bien supérieur à celui de nos voies ferrées

françaises, et le mouvement des voyageurs est légèrement moindre (1).

On ne doit pas oublier, pour faire une juste comparaison, que canaux et cabotage concourent, en France, à l'œuvre des transports en plus forte proportion.

La grande *plaine du Nord*, par le fait de sa superficie, possède le réseau le plus long. Les communications s'y nouent à l'intérieur entre trois catégories, trois lignes de villes que les géographes distinguent avec soin : 1° les ports de mer de la Baltique et de la mer du Nord; 2° les villes situées entre chacune des grandes vallées et servant de transition de l'une à l'autre (Randstædte); 3° enfin les villes où l'on passe les fleuves et qui sont gardiennes des ponts (Brückenstaedte). Berlin est le nœud des communications de cette zone : située au centre de la grande dépression (Elbe, Havel, Sprée, Wartha, Netze, Nakel), la capitale allemande est sur la route de plaine ouverte entre l'Europe occidentale et Saint-Pétersbourg. Elle est, en outre, le lieu de passage nécessaire et géométrique des voies qui mènent, de l'Allemagne du Sud-Est (Silésie), aux ports de Brême et de Hambourg. Les Allemands y voient la station majeure du futur trajet Hambourg-Constantinople. Posen, qui joua de bonne heure le rôle d'entrepôt entre la Pologne et l'Allemagne, est aussi un grand centre de rayonnement des voies ferrées prussiennes et une station importante : là se nouent les relations de Berlin à Saint-Pétersbourg, de Bohême en Russie, de Breslau à Danzig. Francfort-sur-l'Oder joue par rapport à Berlin le même rôle que joue, à l'ouest, Magdebourg sur l'Elbe : c'est aussi l'étape entre Breslau et Stettin. Citons enfin Spandau, ville qui commande deux ponts (Havel-Sprée). Il n'est pas besoin de faire ressortir l'importance des villes maritimes, Brême, Hambourg, Stettin, pour le trafic des voies ferrées.

Dans la *Moyenne-Allemagne*, le sillon du Rhin a été naturellement utilisé

---

(1) Résultat de l'exploitation des chemins de fer (1891-92) :

Longueur		42.325 kil.
Dépense de premier établissement	Totale	13.331.212.000 fr.
	Par kilomètre.	315.384

Effectif roulant :

Locomotives	14.788
Voitures à voyageurs	27.512
Wagons de marchandises	299.283

Exploitation :

Voyageurs à toutes distances	464.012.800 v.
— à un kilomètre	11.679.050.000 voy. kil.
Marchandises à toutes distances	230.948.500 t.
— à 1 kilom	23.327.937.700 tonn. kil.

Recettes et dépenses :

Recettes brutes totales	1.679.413.300 fr.
— kilométriques	39.640
Dépenses brutes totales	1.090.158.500
Recettes nettes totales	589.254.800
— kilométriques	14.162

pour l'établissement de chemins de fer. L'importance de cette voie est attestée par ce fait que les rails ont été posés à la fois sur les deux rives et que ces lignes parallèles peuvent prospérer. Au point de vue international, la vallée du Rhin est un couloir entre la mer du Nord et les Alpes, c'est-à-dire vers le Saint-Gothard et la Méditerranée. Mais l'Allemagne n'en a qu'un tronçon; et il faut que de Dusseldorf et de Cologne des voies ferrées entraînent vers Brême et Hambourg le produit du drainage de cette riche région.

Les voies dirigées d'ouest en est sont nombreuses. L'une, par les vallées de la Moselle et de la Lahn, gagne Magdebourg, Berlin et relie la capitale prussienne aux pays conquis de l'ouest. L'autre, la plus ancienne, celle que suivit Charlemagne à travers la Hesse et la Thuringe pour aller combattre les Saxons, est toujours importante (Aix-la-Chapelle, Cologne, Eisenach, Gotha, Erfurt).

Les pays saxons et silésiens, bref l'ensemble de la bordure de Bohême, ont des lignes qui servent à deux fins. On peut dire que la ligne principale est un arc de cercle enveloppant la Bohême et assurant les communications entre la Silésie et l'Allemagne du Sud-Ouest (Breslau, Gœrlitz, Dresde, Chemnitz, Plauen, Hof, Baireuth.). De cette ligne principale qui suit le pied des monts, se détachent des rameaux qui pénètrent la Bohême et la mettent en relations avec l'Allemagne du Nord. Mais ces voies multiples ont plutôt une importance régionale, et desservent des intérêts provinciaux. Le chemin de fer de la vallée de l'Elbe (Vienne, Prague, Magdebourg, Hambourg) a seul une valeur internationale. C'est la ligne de transit austro-allemand que les alliés de l'Europe centrale veulent faire prévaloir entre la mer du Nord et la Méditerranée, entre Hambourg, Trieste ou Salonique. On parle même déjà, escomptant l'avenir avec sécurité, d'une jonction par canaux entre l'Elbe et le Danube. Les trois grandes stations de cette zone sont Leipzig, Dresde et Gœrlitz. Leipzig, qui a construit le premier chemin de fer allemand, est située au point où la plaine du Nord pénètre la Moyenne-Allemagne de son golfe le plus profond.

Dans l'*Allemagne du Sud et du Sud-Ouest*, deux faits dominent l'étude des routes et des voies ferrées :

D'une part, la vallée du Danube y ouvre un couloir entre l'Europe occidentale, les pays autrichiens et l'Europe du Sud-Est; cette grande voie d'ouest en est a été importante à toutes les époques. Deux voies ferrées la parcourent aujourd'hui, suivant soit la vallée du fleuve, soit la route du plateau, par Ulm, Augsbourg, Munich, et de là Linz. Ajoutons que la voie ferrée autrichienne des Alpes (Arlberg) fait concurrence à ces trajets.

D'autre part, le trafic italo-allemand traverse l'Allemagne alpestre à la sortie du Saint-Gothard et du Brenner. C'est la ligne Munich-Ratisbonne-Hof-Plauen-Leipzig-Magdebourg.

L'Allemagne alpestre est en communication facile avec la plaine du Nord par le Jura souabe et franconien; tandis que vers la Bohême centrale s'ouvre une seule porte, la passe de Furth (Ratisbonne à Pilsen).

Toute cette région de l'Allemagne du Sud communique aussi très

largement avec l'Alsace-Lorraine et la France; les lignes d'est en ouest sont nombreuses et étaient fort productives avant la rupture des relations naturelles entre les pays français et alsacien-lorrain.

Tel est le système de voies ferrées de chacune des grandes régions de l'Allemagne. Il n'y a pas, à vrai dire, de centre parfaitement déterminé; si Berlin est le centre administratif, Munich, Ratisbonne, Mayence, Cologne, Leipzig, Dresde, Posen et Breslau sont aussi des points fort remarquables de rayonnement de voies ferrées. La station que l'on pourrait, à la rigueur, regarder comme initiale, est encore Hambourg. Dans un tableau général et systématique du trafic allemand de toute nature, Hambourg joue, mieux encore que Berlin, le rôle de nœud des routes principales du négoce. Mais il y a bien des exceptions à cette règle générale : et si Hambourg résume le commerce de la voie centrale, de la vallée de l'Elbe, Anvers, Rotterdam et le Havre sont, quoique à l'étranger, les issues de l'artère rhénane dont profite le commerce allemand.

Si l'on compare les différentes parties de l'empire au point de vue de la complexité des voies ferrées, deux régions paraissent bien supérieures aux autres, la zone industrielle de la province rhénane et de la Westphalie au premier rang, la Saxe au second. Le développement du réseau silésien est également remarquable autour de Beuthen et de Kœnigshutte. La Prusse orientale, la Poméranie, le Hanovre et la Posnanie sont les moins bien partagées.

L'Allemagne possède, grâce au développement des plaines dans sa partie septentrionale, le plus long réseau de *rivières navigables* de tous les États européens, sauf la Russie, soit 25,300 kilomètres, trois fois plus que la France. Mais elle n'a que 2,000 kilomètres de *canaux*. Avec ses 27,000 kilomètres de voies navigables elle est, pour sa superficie, moins bien outillée que la Belgique. Si l'on considère les qualités de profondeur, il s'en faut aussi de beaucoup que l'empire allemand conserve le second rang. Certes le Rhin moyen, amélioré grâce à de nombreux travaux, comme le dégagement du passage de Bingen, est une magnifique voie de navigation; de même l'Elbe inférieure. Mais le Weser est médiocre à Brème, et le Danube bavarois est un pauvre fleuve. Si les fleuves et rivières du Nord ont peu de pente, ce qui est un avantage de premier ordre, ils sont sujets à des divagations, à des changements de lits et souvent encombrés de bancs de sable. Enfin, sur les 27,000 kilomètres de voies navigables, on en compte 3,500 d'une profondeur inférieure à $0^m,75$, 2,300 de $0^m,75$ et 4,600 de 1 mètre.

La situation de ce réseau navigable est-elle favorable aux intérêts du trafic? A cet égard l'Allemagne perd encore beaucoup de sa supériorité apparente. Un exposé rapide le montrera.

La plupart des cours d'eau sont navigables, mais de grandes lacunes existent encore dans les relations entre les divers domaines fluviaux.

Le groupe des fleuves et rivières dépendant du Rhin est mis en rapport avec les domaines voisins du Danube, du Rhône et de la Seine, par trois canaux :

1° Le *canal Ludwig* entre le Rhin et le Danube par le Main, la Regnitz et l'Altmühl.

2° Le *canal du Rhône au Rhin* gagne la Saône par Strasbourg, Mulhouse, la trouée de Belfort et le Doubs.

3° Le *canal de la Marne au Rhin* par Strasbourg, Saverne, Nancy, la Moselle, la Meuse et la Marne, atteint Paris, puis le Havre.

Entre les fleuves de la plaine du Nord, les dépressions naturelles ont permis le passage de canaux importants : le *canal de Bromberg* (Netze et Nakel), le *canal Frédéric-Guillaume* (Sprée-Oder), le *canal de Finow* (Oder-Havel).

Voilà donc deux groupes isolés. Le groupe rhénan offre une certaine cohésion et est utile en lui-même pour l'importation en France des matériaux encombrants, combustibles, métaux de la zone métallurgique d'Alsace, de la province rhénane et de la Westphalie. D'autre part le canal Ludwig, peu profond du reste, traverse les pays industrieux de la Franconie.

Mais le groupe de la plaine du Nord fait presque double emploi avec le cabotage de la Baltique ; la série des canaux de la Vistule à l'Elbe est parallèle au littoral. Au reste, ils sont insuffisants dans leur état actuel.

L'Allemagne vient d'inaugurer récemment (juillet 1895) un canal maritime de la Baltique à la mer du Nord. Le canal « Empereur Guillaume », construit surtout dans une intention stratégique, pour permettre aux deux flottes allemandes de Kiel et de Wilhelmshafen de combiner leur action et de se réunir l'une à l'autre, pourrait avoir aussi une grande importance commerciale, mais le droit de passage exigé des navires est trop considérable et les résultats de la première année d'exploitation sont peu encourageants. Il contribuera néanmoins encore à augmenter la concurrence que le cabotage fait aux voies ferrées côtières et aux canaux dont nous venons de parler.

Ce n'est pas là l'intérêt principal de la plaine du Nord ; il lui faudrait surtout des voies navigables amenant de Saxe et de Silésie, par les cours améliorés et abrégés de l'Oder et de l'Elbe, les produits industriels et agricoles. Les économistes allemands signalent cette lacune et la regrettent ; or, il ne faut pas oublier que l'État prussien est intéressé à ne pas faire baisser les recettes des voies ferrées par la concurrence des canaux.

Mais la plus grave lacune est le manque de communications économiques entre la province rhénane d'une part, la région de l'Elbe et Hambourg de l'autre. L'Allemagne, qui n'a point les bouches du Rhin, voit une grande partie du trafic de sa riche région sud-occidentale sortir du pays pour aller s'embarquer à Rotterdam, Anvers ou même le Havre, au grand détriment du commerce allemand. Elle est condamnée jusqu'ici à combler cette lacune par l'emploi de voies ferrées menant de Cologne et de Dusseldorf à Brème et Hambourg. Au reste la question de l'établissement d'une voie navigable du Rhin à l'Elbe, par le Weser et l'Ems, est à l'étude. L'obstacle provient du développement considérable de la zone marécageuse.

Quant au projet de création d'un canal entre l'Elbe et le Danube à travers la Bohême, il n'existe encore qu'à l'état de revendication toute générale du commerce allemand. L'œuvre d'ailleurs serait d'une exécution fort difficile : et les bénéfices en sont assez problématiques (1).

Marine marchande; ports de mer. — La marine commerciale allemande prend rang parmi les grandes flottes de commerce après celles du Royaume-Uni et des États-Unis d'Amérique, avant celle de la France (2). La flotte des ports de la mer du Nord représente plus des deux tiers de cet effectif; et cependant c'est la Baltique qui possède les meilleures articulations littorales et la plus nombreuse population maritime. Mais l'activité du commerce sur une mer ne dépend pas seulement des qualités de ses côtes; elle dépend surtout de sa position sur les routes du trafic international et aussi de la richesse des pays qu'elle borde. Or, la mer du Nord a sans conteste la supériorité à cet égard; les bouches de l'Elbe sont la vraie porte de sortie du commerce allemand.

Ainsi *Hambourg* se développe dès que la navigation allemande est affranchie des Hollandais, et que l'Allemagne orientale, conquise et colonisée, devient une terre productive. Au quatorzième siècle, c'était une pauvre ville de 7,000 âmes, bien inférieure à Brême et à Lubeck. Après la chute de la Hanse, les navires anglais et hollandais y viennent de plus en plus nombreux; au dix-huitième siècle, l'exploitation des colonies françaises; au dix-neuvième, le trafic avec les États-Unis d'Amérique mettent le comble à cette prospérité. Hambourg reçoit les navires d'un tirant d'eau de 6 mètres environ; ceux qui excèdent cette profondeur de cale débarquent une partie de leur cargaison à *Cuxhafen*. C'est maintenant un des ports les plus importants de l'Europe (3).

---

(1) Effectif de la navigation intérieure (1892) :

Nombre de bateaux.	22.848	jaugeant	2.760.553	tonnes.
Bateaux à vapeur...	1.530	—	71.957	—
Autres bateaux.....	21.318	—	2.688.596	—

On n'a pas compté les navires jaugeant moins de 10 tonnes.

(2) Effectif de la marine marchande (1er janvier 1893) :

Navires à voiles.....	2.742	jaugeant	725.182 t.
— vapeur.....	986	—	786.397
Total.....	3.728	—	1.511.579
Dont pour la Baltique.....	1.152	—	317.608
— mer du Nord.	2.576	—	1.193.971

(3) Mouvement du port de Hambourg (1892) : Navires chargés exclusivement.

Entrés.....	7.146	navires	jaugeant	5.200.175	tonnes.
Sortis.....	6.008	—	—	3.937.581	—
Totaux.....	13.154	—	—	9.137.756	—

Flotte de Hambourg (1893) :

	379 voiliers	jaugeant	197.660	tonnes.
	323 vapeurs	—	392.932	—
Total....	702 navires	—	590.592	—

Brême fut, jusqu'au quinzième siècle, le premier des ports allemands, l'entrepôt du commerce avec les pays scandinaves. La concurrence hollandaise, puis la guerre de Trente ans, lui portèrent un coup funeste. D'ailleurs, Brême est un port médiocre auquel on fut obligé d'adjoindre, en 1827, l'avant-port de *Bremerhafen*. En effet, Brême, située à 70 kilomètres de la mer, ne peut recevoir, malgré des travaux considérables, que les navires tirant 3 mètres d'eau. Les docks et chantiers sont à Bremerhafen ; *Geestemunde*, port fondé par le Hanovre, pour faire concurrence à Brême, est loin de prospérer autant. Mais si le mouvement maritime se concentre à Bremerhafen, la propriété des navires et la richesse commerciale sont bien à Brême (2).

A Hambourg et à Brême est le siège des principales compagnies allemandes de navigation. Hambourg est en relation avec New-York, Québec et les ports de l'Amérique du Sud, de l'Inde, de la Chine, de l'Australie même.

Le port le plus considérable de la Baltique est *Stettin ;* l'Oder y est profond mais encore trop étroit pour la navigation. *Danzig*, est plutôt son avant-port, *Neufahrwasser*, vient ensuite, puis *Kiel*, que l'ouverture du canal de la Baltique à la mer du Nord placera certainement à un rang plus élevé, enfin *Lübeck* et *Kœnigsberg* (2).

---

(1) Mouvement des ports de Brême (1892) :

Brême.	Entrés.....	1.475	navires	jaugeant	398.462	tonn.
—	Sortis.....	1.197	—	—	366.161	—
	Total....	2.672	—	—	764.623	—
Bremerhafen.	Entrés.	1.260	—	—	855.998	—
—	Sortis.	705	—	—	670.371	—
	Total.....	1.965	—	—	1.526.369	—
Geestemunde	Entrés.	493	—	—	259.633	—
—	Sortis.	466	—	—	81.380	—
	Total.....	959	—	—	341.013	—

Flotte de Brême (1893) :

	225 voiliers	jaugeant	206.565	tonn.
	179 vapeurs	—	198.091	—
Total....	404 navires	—	404.656	

(2) Mouvement des ports de la Baltique (1892) :

		Nombre.	Jauge.	
Stettin.	Entrés.....	3.659	1.206.370	tonnes.
—	Sortis.....	2.831	871.566	—
	Total.....	6.490	2.077.936	—
Neufahrwasser.	Entrés.	1.320	494.214	—
—	Sortis.	1.355	454.103	—
	Total....	2.675	948.317	—

Commerce proprement dit. — Commerce intérieur. — Le commerce intérieur de l'Allemagne, si longtemps gêné par l'esprit particulariste des races et des États, est aujourd'hui en voie de développement rapide. Aux anciennes habitudes d'un trafic borné à chaque région naturelle a succédé le libre jeu des échanges entre pays de différents caractères.

De la Moyenne-Allemagne se répandent vers le nord et vers le sud les produits manufacturés, puis les houilles et les métaux ouvrés ; l'Allemagne du Sud et les pays montagneux du centre expédient leurs bois; et l'Allemagne du Nord répartit les denrées importées sur ses grands marchés de Brême et de Hambourg.

Toutefois la qualité médiocre et le manque de cohésion des voies navigables est un grave obstacle au développement de ce commerce dont les éléments existent en abondance. L'unité nationale et l'union douanière sont loin encore d'avoir, à cet égard, porté tous leurs fruits.

Les *foires* de Francfort-sur-le-Main, d'Augsbourg, et surtout de Leipzig ont conservé une partie de leur importance. La batellerie de l'Elbe, voie la plus centrale aboutissant à Hambourg, est restée fort active ; rien de plus curieux que le port fluvial de Magdebourg où les agglomérations de barques et de bateaux rappellent celles des grands fleuves de Russie (1).

Le *cabotage* est très actif dans la Baltique entre les ports de Kœnigsberg, Danzig, Stettin et Lübeck; il est surtout alimenté par le commerce des denrées agricoles et des bois. Tous ces ports sont reliés entre eux par des services réguliers de navigation à vapeur (2).

Le commerce extérieur. — L'Allemagne, riche par l'industrie, ayant la houille à bon compte qui permet de construire et d'envoyer au loin des navires, possédant au moins un excellent port fluvial, est devenue

---

Kiel.	Entrés.....	3.490	580.122	—
—	Sortis.....	2.183	329.171	—
	Total.....	5.673	909.293	—
Lubeck.	Entrés.....	2.344	504.279	—
—	Sortis.....	2.183	329.171	—
	Total.....	4.527	833.450	—
Kœnigsberg.	Entrés...	1.141	316.000	—
—	Sortis....	1.331	404.448	—
	Total.....	2.472	720.448	—

(1) Mouvement du port de Magdebourg (1891) :

Entrés..... 5.635 bateaux chargés de 1.084.000 tonnes.

(2) Mouvement du cabotage (1892) (navires chargés) :

Entrés....	32.851	navires	jaugeant	2.409.851	tonnes.
Sortis....	32.321	—	—	2.361.641	—
Totaux.	65.172	—	—	4.771.492	—

un grand État commerçant du jour où l'unité douanière et politique a été assurée.

Il fallait cette richesse industrielle extraordinaire pour compenser les inconvénients de sa situation et de sa structure.

La position même de ce pays aux formes peu harmonieuses, que la Bohême pénètre comme un coin, séparant la Silésie de la Bavière, auquel la Hollande ferme les bouches du Rhin, que le Tyrol et la Suisse écartent des passes alpestres, n'est pas très heureuse. Il est plus éloigné de beaucoup que les Iles Britanniques et la France, que l'Espagne même, de l'Amérique. La distance qui le sépare de l'Afrique le met dans un état d'infériorité vis-à-vis des autres États européens. La Méditerranée vers laquelle son commerce est si vivement sollicité, le canal de Suez, ne peuvent être atteints par ses navires qu'après un long tour de l'Europe occidentale.

Le commerce allemand dépasse 9 milliards de francs, en considérable accroissement depuis l'année 1850, où le total des importations et des exportations ne dépassait guère 1 milliard 300 millions (1). C'est surtout à la suite du prodigieux mouvement qui suivit les succès de la dernière guerre, et l'unification définitive du pays que les progrès furent remarquables. Si l'accroissement du chiffre d'ensemble n'a pu continuer dans la même proportion, l'Allemagne n'en est pas moins arrivée à tenir le second rang parmi les puissances commerciales du monde.

Les exportations ne suivent plus, depuis quelques années, le mouvement ascendant d'autrefois, elles baissent même d'une façon quelque peu inquiétante pour les Allemands ; beaucoup de pays se ferment en effet à l'importation étrangère (2).

L'*importation* comprend surtout des objets de consommation et des matières brutes nécessaires à l'industrie. En effet, l'Allemagne ne peut suffire à l'alimentation d'un peuple si nombreux ; elle achète surtout des matières textiles, puis des céréales, du bétail même, des bois et de la houille malgré sa richesse en ces matières.

L'*exportation* comprend au contraire en première ligne des objets ma-

---

(1) Commerce allemand :

1850	1.300.000.000 fr.	
1860	2.500.000.000	
1875	6.000.000 000	environ.
1892	9.221.385.000	

(2) Commerce allemand dans la dernière période quinquennale :

	Importations.	Exportations.	Total.
1888....	4.294.846.250 fr.	4.190.752.500 fr.	8.485.698.750 fr.
1889....	5.108.825.000	4.070.526.250	9.179.351.250
1890....	5.320.937.500	4.261.980.000	9.582.917.500
1891....	5.504.254.000	4.174.693.750	9.678.947.750
1892....	5.283.755.000	3.937.630.000	9.221.385.000

nufacturés, tissus, sucres, articles en fer, houille, machines, puis des livres, objet d'un commerce considérable (1).

Le commerce allemand consiste donc surtout en la vente d'objets manufacturés des industries métallurgiques et textiles, en l'achat des produits alimentaires destinés à sa population surabondante et des matières premières nécessaires à l'industrie. C'est toujours sa houille à bon marché et le travail ingénieux de ses ouvriers compensant, et au delà, la médiocrité agricole du terroir. A l'Angleterre manque la quantité des terres agricoles, à l'Allemagne la qualité; toutes deux triomphent de cette condition défavorable par l'excellence de leurs ressources industrielles.

Mais il y a entre ces deux États des différences considérables. L'Angleterre a des débouchés coloniaux, c'est-à-dire dans une certaine mesure des clients obligés de ses marchands, et de plus une heureuse situation géographique pour rayonner au loin et solliciter les acheteurs. Ce sont des avantages naturels, permanents. L'Allemagne au contraire a des côtes inhospitalières, des ports peu nombreux et assez mal placés pour servir de débouchés à l'ensemble des régions allemandes, des colonies encore peu nombreuses, à peine exploitées, sans cohésion. Son commerce est donc surtout européen ; il existe et se soutient en vertu de conventions, de traités, choses fort mobiles en notre siècle où chaque État s'efforce de plus en plus de se suffire, d'éviter les secours de l'industrie du voisin.

La crise que cette tendance légitime devait amener se fait déjà sentir.

Les *Iles Britanniques* viennent au premier rang parmi les clients de l'Empire allemand. Malgré la similitude de conditions économiques de ces deux pays, les échanges, loin de diminuer dans ces dernières années, se sont accrues d'une façon remarquable (2).

---

(1) Détail du commerce (1892):

Importations.

	Francs.		Francs.
Matières textiles.....	858.490.000	Bois.....	200.625.000
Céréales.....	578.250.000	Peaux et cuirs.....	168.000.000
Bétail.....	306.750.000	Filés laine et coton..	160.125.000
Café.....	245.750.000	Vins.....	60.000.000

Exportations.

	Francs.		Francs.
Tissus.....	654.125.000	Articles en cuir.....	117.500.000
Sucre.....	224.750.000	Livres, objets d'art...	115.250.000
Articles en fer.....	174.625.000	Articles en bois.....	58.875.000
Houille.....	164.000.000	Filés de laine.....	48.625.000
Machines....	149.625.000	Soie brute.....	43.625.000
Fer.....	126.875.000	Houblon.....	37.625.000
Couleurs	121.750.000	Zinc.....	37.000.000
Papier.....	118.625.000		

(2) Voir le chapitre des *Iles Britanniques*.

L'*Amérique du Nord* vient ensuite, elle fournit à l'Allemagne les céréales et le coton ; en revanche, celle-ci fournit, mais pour une moindre somme, des objets manufacturés, en concurrence avec ceux de l'Angleterre. Les nombreux émigrants de race germanique, qui peuplent ce pays, ont contribué à accoître l'importance des ventes de leurs compatriotes. Mais les États-Unis d'Amérique ont les ressources nécessaires pour expulser graduellement de leurs marchés les objets manufacturés d'origine européenne qu'ils peuvent fabriquer; et l'intention de le faire a été souvent proclamée par leurs hommes d'État.

Avec la *Russie*, l'Allemagne exporte plus qu'elle n'importe ; elle demande à sa voisine de l'Orient des denrées alimentaires, des laines, des bestiaux, en échange de produits manufacturés. Mais la Russie fait des progrès rapides dans l'art de se passer des industries étrangères; il y aura donc quelque jour mécompte de ce côté.

Au *Brésil*, dans la *République Argentine*, le commerce allemand lutte avec âpreté pour remplacer les débouchés européens qui se restreignent graduellement.

Avec l'*Autriche-Hongrie*, les échanges sont remarquablement inégaux; tandis que l'Allemagne n'achète qu'une petite quantité de denrées alimentaires, elle inonde de ses produits manufacturés le pays allié. Les échanges ont du reste beaucoup baissé depuis quelques années.

A la *France*, et à sa colonie d'*Algérie*, l'Allemagne achète des objets de consommation, ainsi que des soies; elle nous vend des produits manufacturés et des alcools pour une somme sensiblement inférieure à celle de ses achats.

Les *Pays-Bas*, la *Belgique*, la *Suisse* font naturellement un commerce important avec le pays qui borde leurs frontières sur une étendue si considérable.

L'*Italie*, depuis son alliance politique avec l'Allemagne, a cru pouvoir trouver dans ce pays un client capable de remplacer la France; l'ouverture du tunnel du Saint-Gothard devait faciliter ces relations. L'Italie envoie en Allemagne par la voie trans-alpestre ses produits de la zone méditerranéenne, vins, huiles d'olives, soies brutes. Mais, outre que les échanges italo-allemands doivent emprunter le territoire suisse ou autrichien, les chances de bénéfices ne sont pas égales des deux côtés. Les Allemands consomment peu de vin, aspirent à développer leur commerce des soies avec l'Extrême-Orient, et trouveront peut-être avantage à acheter les huiles africaines, celles du Maroc par exemple, dont le transport par mer sera peu coûteux. En revanche, l'industrie allemande risque fort de tuer, par ses importations à bon compte, celles du Milanais et de toute l'Italie du nord. Aussi les échanges ne sont-ils pas ce que l'on avait un moment espéré.

Dans la *Péninsule Balkanique*, le commerce allemand fait, avec celui de l'Autriche-Hongrie, une rude concurrence aux commerçants de France et d'Angleterre.

En *Chine*, au *Japon*, en *Océanie*, les efforts ne sont pas moins éner-

giques. Ce n'est qu'au prix d'une propagande de tous les instants, favorisée par le prestige politique, secondée par la diplomatie de la métropole, que l'Allemagne réussit à compenser les inconvénients de sa situation géographique en Europe et ailleurs.

Loin d'offrir des avantages au *transit* des autres peuples, le territoire allemand emprunte surtout le secours des contrées voisines. L'Italie offre Gênes et Brindisi, l'Autriche Trieste, la Hollande Rotterdam, la Belgique Anvers, la France même le Havre à la sortie des marchandises allemandes vers les diverses mers. On ne voit pas quel intérêt les pays limitrophes, sauf la Bohême et en partie la Suisse, auraient à expédier leurs marchandises vers Hambourg, Brême, ou à recevoir par cette voie les produits étrangers. La Suisse emprunte le territoire allemand pour son transit vers Hambourg, Brême, et même Anvers (1).

Énumération sommaire des colonies. — La constitution d'un empire colonial allemand, encore à l'état d'ébauche, est une conséquence naturelle du mouvement d'opinion qui, depuis quelques années, éloigne du libre-échange la plupart des grands peuples commerçants du monde. L'Allemagne eut, après ses succès de 1870-71, un prodigieux essor d'exportation de ses objets industriels; à force de science et d'habileté, grâce à sa richesse houillère dont ses industriels ont fait, d'ailleurs, le plus intelligent emploi, elle supplantait graduellement, sur les marchés d'Europe et d'Amérique, ses aînées en développement mercantile, l'Angleterre et la France. Mais, vers 1883, il y eut arrêt et même diminution des ventes au dehors. Chaque peuple essayait de se suffire et de fabriquer pour soi. Bien plus, les États maîtres de riches colonies s'efforçaient, par des mesures directes ou indirectes de protection, de se réserver ces marchés gagnés au prix de beaucoup d'argent et de sang.

Il fallait bien que l'Allemagne songeât à s'ouvrir de nouveaux débouchés, pour remédier à cette restriction de son ancienne clientèle. C'est

---

(1) Principaux clients de l'Allemagne (1892) :

	Importations.	Exportations.	Total.
Grande-Bretagne	776.203.750 fr.	804.993.950 fr.	1.581.197.700 fr.
Amérique du Nord et du Centre.....	811.867.500	473.946.500	1.285.814.000
Russie.....	479.228.500	299.356.250	778.584.750
Amérique du Sud.....	456.971.250	196.976.250	653.947.500
Autriche-Hongrie.....	142.751.750	470.701.250	613.453.000
France et Algérie.....	327.861.250	253.585.000	581.446.250
Pays-Bas.....	265.082.500	292.257.500	557.340.000
Belgique	260.276.250	175.909.000	436.185.250
Suisse.....	176.990.000	217.197.250	394.187.250
Italie.....	168.314.000	114.030.750	282.353.750
Péninsule Balkanique.	123.226.250	116.640.000	239.866.250
Indes Britanniques...	187.326.250	40.247.500	227.573.750
Suède et Norvège.....	94.314.500	131.643.750	225.958.250
Danemark.....	95.207.500	94.551.250	189.758.750
Espagne.....	50.928.750	50.697.500	101.626.250
Ports francs allem....	21.076.250	47.708.750	68.785.000

ce qui fut fait en peu d'années, en même temps qu'on créait des « sociétés commerciales ».

En Afrique, l'Allemagne a pris pied partout où elle l'a pu, mais le territoire de *Togo* est encadré de possessions françaises, et coupé par elles du pays du Niger; le *Cameroun* serait une porte de sortie heureuse pour les produits de l'Adamaoua, et des pays voisins si des fleuves navigables ne permettaient à ces produits de sortir plus facilement par territoire anglais ou français, et s'il était exploré et pacifié. Le territoire de l'*Afrique sud-occidentale allemande* se compose presque exclusivement de steppes; celui de l'*Afrique orientale allemande*, qui comprend toute la région des grands lacs serait plus riche, mais les révoltes des habitants bloquent les colons sur la côte. Quand le pays sera pacifié, Bagamoyo pourra être un port prospère.

En *Océanie*, la compagnie de la Nouvelle-Guinée a pris possession de la *Terre de l'Empereur-Cuillaume*, sur la côte nord-est de la Nouvelle-Guinée. Elle a aussi occupé les hautes terres de l'*archipel Bismarck*. Ces pays peuvent donner lieu à un grand commerce de bois précieux, et se prêtent à la culture de la canne à sucre et des épices. Il y a là les éléments d'une exploitation analogue à celle des colonies hollandaises de l'archipel de la Sonde.

On ne peut pas encore juger cette colonisation naissante; l'Allemagne était dans l'obligation de coloniser, nous avons expliqué pour quelles causes. Mais la nature de son développement économique, de sa richesse, voulait des colonies de peuplement, beaucoup plutôt que des colonies d'exploitation en pays inhabitables. Chaque année, plus de 100,000 Allemands quittent la mère-patrie; et cette émigration s'étendra, car le sol de l'empire ne peut nourrir 49 millions d'habitants que grâce à l'activité débordante de l'industrie, qui permet des gains considérables, donne du travail à tant de millions d'artisans. Or, l'esprit de protection industrielle et commerciale faisant des progrès, la clientèle étrangère de l'Allemagne se restreindra; et on en reviendra à la condition normale qui résulte des rapports entre l'homme et la terre qu'il habite. Un sol naturellement pauvre ne peut porter une population dense; et il faut des débouchés pour les hommes quand ils manquent pour les produits de ce sol, agricoles ou industriels.

Mais, les émigrants allemands gagnent des pays constitués en États, ayant leurs intérêts particuliers (1). Il faudra bien que les Allemands

---

(1) Destination des émigrants (1892).

Sur 116.339 émigrants :
111.806 vont aux États-Unis.
796 — au Brésil.
2.765 — dans les autres pays d'Amérique.
476 — en Afrique.
120 — en Asie.
376 — en Australie.

des États-Unis, du Brésil méridional, de l'Australie, se fondent dans des nationalités nouvelles; et à mesure que ces peuples s'émanciperont du tribut longtemps payé à l'industrie européenne, l'Allemagne perdra le bénéfice de ses envois d'émigrants. C'est fatal : tôt ou tard la terre s'attache l'homme qu'elle nourrit; et si cette terre n'est pas colonie, le lien qui unit l'émigrant à sa patrie d'origine se relâche, puis se brise. Serait-il juste, après tout, qu'un pays recueillît les bénéfices de la colonisation sans en avoir connu les frais ?

Conclusion sur l'Allemagne. — Telles sont les ressources de l'empire allemand pour les luttes pacifiques de l'agriculture, de l'industrie et du commerce. La fonction dominante de l'activité économique des Allemands est l'industrie. L'agriculture condamnait cet État à porter une population inférieure à la moyenne; à force de labeur, de science, et grâce à cette supériorité incontestable que donne la houille pendant la période actuelle de civilisation, l'Allemand s'est fait une patrie prospère. D'ailleurs, il n'a pas seulement tiré parti des richesses industrielles de son sol; il a exploité, avec une patience digne d'admiration, ses champs ingrats. Mais, au siècle du libre-échange, qui permit à chaque peuple de compenser ses causes d'infériorité, semble devoir succéder le siècle de la protection et, dans une certaine mesure, de l'isolement. Cet isolement ne tuera ni les peuples riches en toutes choses, comme les États-Unis d'Amérique, ni ceux qui sont associés à leurs colonies sous les plus différentes latitudes, comme le Royaume-Uni et la France; l'épreuve sera plus dure pour ceux auxquels manque cette ressource; et l'agriculture redeviendra, comme autrefois, le secret de la force.

CHAPITRE II

AUTRICHE-HONGRIE

§ Ier. — Coup d'œil sur la géographie physique et politique.

L'État austro-hongrois s'est formé par adjonctions successives, conséquences de guerres heureuses, de mariages surtout, sans qu'aucune considération de géographie physique, ni même d'ethnographie soit intervenue. Le résultat a été la formation d'un singulier composé où des peuples de races, de langues, d'aspirations, d'occupations différentes se sont trouvés unis sans le désirer, et sans qu'aucun lien véritable les tienne assemblés. Nous retrouverons ce caractère de diversité dans toute l'étude que nous entreprenons.

Situation et dimensions. — L'État austro-hongrois est situé au centre de l'Europe, entouré, sauf un petit débouché au sud-ouest sur la mer Adriatique, par des frontières continentales et purement conventionnelles. Italie, Suisse, Allemagne, Russie, Roumanie, Serbie, Montenegro se partagent ces frontières. Du 7° au 24° de longitude est de Paris, du 42° au 51° de latitude nord, ce pays couvre une superficie de 625,557 kilomètres carrés, un sixième environ de plus que la France.

Composition du sol. — Presque tous les terrains sont représentés sur le territoire austro-hongrois. Autour de la plaine quaternaire du Danube et de la Tisza se trouve d'abord un cercle de terrains tertiaires entouré lui-même de couches plus anciennes : calcaires triasiques, jurassiques ou crétacés dans la partie alpestre, dans les monts de Lusace et des Géants, et dans la longue chaîne karpathique; terrains primaires ou cristallins dans le système des Tours alpestres, dans les plateaux bohémien et transylvain. Des îlots carbonifères se remarquent en Bohême, en Silésie, dans le massif du Tatra et en Bosnie, tandis que de nombreuses expansions volcaniques se sont produites au milieu des terrains tertiaires, particulièrement en Hongrie et en Transylvanie.

Relief. — Le relief offre la même disposition concentrique : autour de la plaine basse, presque horizontale comme le fond d'un ancien lac, de la Hongrie, se trouvent les hautes terres. A l'ouest, les dernières ramifications des Alpes couvrent Bosnie, Herzégovine, Dalmatie, Istrie, Croatie, Carniole, Carinthie, Tyrol, Styrie, Autriche proprement dite, et arrivent jusqu'au Danube; au nord-ouest, le massif hercynien, ou plateau de Bohême, s'avance en Allemagne, pendant que le massif du

Tatra et les Karpathes qui lui font suite, forment une barrière autour de la Hongrie et se terminent par le plateau transylvain qui pénètre comme un coin dans la grande plaine de l'Europe orientale. Au delà des Karpathes, une partie du versant extérieur de ce système et de la plaine orientale dépend encore des couronnes austro-hongroises.

Aucune de ces montagnes n'est très élevée; seules les Hautes-Tours dépassent 3,000 mètres; c'est à peine si les autres hauteurs atteignent, rarement, 2,500 mètres. Mais elles suffisent pour entraver singulièrement les communications avec les pays voisins. Le Danube lui-même n'entre dans le pays et n'en sort qu'en perçant de grands remparts montagneux.

Littoral. — Le débouché maritime de ces pays est très peu considérable, et, de plus, est séparé de l'intérieur par l'interposition de tout le système des Alpes Carniques et Illyriennes. C'est cependant un littoral remarquablement articulé, festonné de golfes profonds et sûrs, bordé d'une série remarquablement riche d'îles littorales qui protègent derrière elles d'excellentes rades. Aussi, entre les grands ports de Trieste, Pola et Fiume, y a-t-il un nombre incalculable de petits ports de pêche.

Climat. — Il est clair que le climat austro-hongrois aura un caractère continental très accusé. Dans les plaines du centre, le thermomètre dépasse suivant 30° dans les deux sens, faisant ainsi des sauts de près de 70°; sur les hautes terres de la circonférence, la moyenne annuelle s'abaisse, mais les températures estivale et hivernale sont moins extrêmes; sur le littoral adriatique enfin, le climat méditerranéen fait sentir sa douceur, sauf lorsque souffle la redoutable borra.

La même division se remarque pour les pluies : rares à l'intérieur du cercle montagneux (de $0^m,50$ à $0^m,70$), elles augmentent à mesure que le sol s'élève pour atteindre leur maximum (plus de $1^m,50$) sur les hauts sommets alpestres et sur le littoral adriatique.

Hydrographie. — Les eaux courantes se massent en deux systèmes hydrographiques distincts : un réseau intérieur, celui du Danube, qui réunit toutes les eaux tombant sur le versant intérieur de la couronne montagneuse, et un système extérieur, emportant vers diverses mers les eaux de l'autre versant.

Le réseau intérieur se compose exclusivement du Danube et de ses affluents; mais le grand fleuve n'est austro-hongrois ni par ses sources ni par ses embouchures. Il est déjà formé quand il entre en Autriche, il pénètre alors à travers les obstacles montagneux qui lui sont opposés dans deux bassins successifs, celui de Presbourg d'abord, puis celui de la Hongrie proprement dite, où il s'étend, se divise en faux-bras, enserre des îles basses jusqu'au moment où, pour sortir de ce nouveau bassin, il perce le rempart des Alpes de Transylvanie et du Balkan par le sauvage défilé des Portes de Fer. Il cesse alors d'appartenir à l'État austro-hongrois pour devenir Roumain et Bulgare.

Il reçoit de nombreux affluents venus de tous les côtés : Enns, Leitha, Drave et Save alpestres, Morawa morave, Tisza hongroise et transylvaine. Quelques-uns sont aussi importants que lui, et navigables comme lui.

Les systèmes extérieurs ont beaucoup moins d'importance, surtout pour l'Autriche-Hongrie : les calcaires fissurés de la région adriatique boivent les eaux et ne forment aucun fleuve important; le plateau bohémien nourrit l'Elbe, mais celle-ci à peine formée s'échappe violemment à travers la passe de Pirna et devient allemande; l'Oder, la Vistule ont juste leurs sources en pays austro-hongrois; le Dniester et le Pruth sont dans le même cas, l'Aluta transylvaine enfin, force le défilé de la Tour-Rouge et s'enfuit à travers la plaine valaque.

Populations. — La diversité est surtout grande au point de vue ethnographique. Les 41 millions d'habitants qui dépendent de Vienne ou de Pesth appartiennent à des races absolument différentes et forment une riche source d'études pour les ethnologues, mais aussi font le désespoir des hommes politiques chargés de les gouverner. Au milieu de cette diversité, on peut distinguer cependant trois grandes classes : les Allemands d'abord, dans l'ouest, les Madgyares ensuite, à l'est, qui séparent les uns des autres les Slaves du Nord (Polonais, Moraves et Tchèques) et les Slaves du Sud Bosniaques, Croates, Styriens, etc. Mais combien d'autres peuples ou portions de peuples entrent encore dans la composition de cet ensemble ! (1)

Au point de vue religieux, l'unité n'existe pas plus, bien que la diversité soit moindre : une grande majorité suit en effet la religion catholique romaine (2).

La population est assez inégalement répartie : clairsemée en Transylvanie, dans la partie supérieure du bassin de la Tisza et en Moravie, dans les régions alpestres, elle est plus dense dans le reste du pays, pour atteindre son maximum en Bohême et dans les environs de Vienne. Cette

---

(1) Répartition de la population d'après les langues (1890)

Allemands	10.568.295
Hongrois	7.439.202
Bohémiens, Moraves, Slovaques	7.411.095
Polonais	3.726.827
Ruthènes	3.484.820
Croates et Serbes	3.248.945
Slovènes	1.270.960
Roumains	2.800.973
Italiens et Ladins	695.566
Tziganes	95.157
Autres	84.926
Non comptés (troupes, etc.)	532.120
Total	41.358.886

(2) Répartion d'après la religion (1890) :

Catholiques romains	27.607.168	Protestants	3.858.385
Catholiques grecs et arméniens	4.467.372	Unitaires	61.778
Orthodoxes grecs	3.174.206	Israélites	1.860.106

population s'accroît assez rapidement par l'excédent des naissances sur les décès (0.76 p. 100 par an dans le pays cisleithans, 1.09 p. 100 dans les pays transleithans). L'émigration est, de son côté, assez active, sans cependant enlever au pays l'excédent tout entier (1).

Les progrès de l'instruction publique ne sont pas très considérables en Autriche-Hongrie : en 1890, près de la moitié des habitants en Autriche, plus de la moitié en Hongrie ne savaient ni lire ni écrire.

Gouvernement. — Le gouvernement de cet ensemble de pays divers est très difficile. Depuis 1867, toutes les provinces ont été groupées en deux États : l'empire d'Autriche ou monarchie cisleithane, le royaume de Hongrie, ou monarchie transleithane ; ce groupement a été fait sans que l'on tînt compte des races, les deux couronnes s'étant partagé les nombreux Slaves du pays. Les deux monarchies ont le même souverain, mais gardent leur presque complète liberté d'action. A Vienne et à Buda-Pesth sont deux gouvernements complets, ministères responsables et parlements composés chacun d'une chambre aristocratique et d'une chambre élue au suffrage censitaire. Les questions communes (affaires étrangères, militaires, monnaies, régime commercial) dépendent d'un ministère commun et d'une assemblée appelée les « Délégations ».

L'administration provinciale est assez libérale ; aucune règle générale n'a été établie, et chaque province est laissée à peu près libre de s'administrer à sa guise.

L'organisation financière est compliquée : il y a trois budgets : celui de l'ensemble de la monarchie, pour les « affaires communes », celui de l'Autriche et celui de la Hongrie ; les dépenses sont partagées proportionnellement par les deux États.

Le service militaire est obligatoire pour tous : l'armée active est commune aux deux pays, mais l'armée territoriale est organisée séparément par chacun d'entre eux, et s'appelle Landwehr en Autriche, Honvedseg en Hongrie. L'armée austro-hongroise, surtout depuis l'alliance avec l'Alle-

---

(1) Mouvement de la population :

	Naissances.	Décès.	Excédent des naissances.	Émigration.
1887.....	1.673.786	1.266.912	406.874	44.394
1888.....	1.675.364	1.256.852	418.512	48.567
1889.....	1.692.574	1.159.639	532.985	55.607
1890.....	1.610.206	1.273.897	336.309	74.002
1891.....	1.703.221	1.253.537	422.170	78.524

Villes principales (1890) :

	Habitants.		Habitants.
Vienne.....	1.364.548	Trieste.....	158.344
Buda-Pesth.....	506.384	Lemberg.....	128.419
Prague.....	184.109	Gratz.....	113.540

magne et l'Italie, est très considérable, et soigneusement organisée (1).

§ II. — Géographie économique.

Condition générale. — L'antagonisme des diverses races qui composent le peuple austro-hongrois n'a pas permis à ce pays de développer ses richesses naturelles aussi vite que les grands États de l'Occident. Il est en retard sur ces États et même sur l'Allemagne pour la mise en œuvre de ses ressources. Pourtant il est peu de contrées aussi favorisées sous tous les rapports : l'agriculture y dispose de terres excellentes; le sous-sol renferme des trésors minéraux en abondance ; enfin la période contemporaine a vu s'ouvrir pour tous ces produits les débouchés dont l'Autriche-Hongrie avait été si longtemps privée. Si l'on pouvait considérer seulement le sort matériel de cet État, la condition que la nature lui a faite, on devrait conclure qu'il est appelé au plus brillant avenir économique; mais le passé lui a légué de lourdes charges, et l'on ne saurait affirmer que la concorde des éléments ethnographiques réserve longtemps à ce vaste empire la paisible jouissance de ses richesses.

---

(1) Finances :
Budget commun :

	Recettes.	Dépenses.
1889.....	358.612.500 fr.	368.360.000 fr.
1890.....	352.272.500	352.275.000
1891.....	356.322.400	356.322.400
1892.....	341.172.500	341.172.500
1893.....	352.860.000	352.860.000
1894.....	358.075.000	369.815.000

Dépenses de la guerre..... 323.647.500 fr.
— marine..... 31.442.500

Budget de l'Autriche (1894) :
Recettes..... 1.547.762.500 fr.
Dépenses..... 1.546.735.000 fr. avec les dépenses communes.
Ministère de la défense nationale (Landwehr).. 44.972.500 fr.

Budget de la Hongrie (1894) :
Recettes..... 1.162.507.500 fr.
Dépenses..... 1.174.980.000 fr. avec les dépenses communes.
Ministère de la défense nationale (Honvedseg)... 34.492.500 fr.

Armée : pied de paix (1893).	347.297 h.	912 canons.	58.414 ch.
— guerre....	1.753.583	1.864 —	279.886

On pourrait appeler en temps de guerre jusqu'à 4.000.000 d'hommes.
Marine : 128 bâtiments jaugeant 126.123 tonneaux, montés par 12.080 hommes.

A. Agriculture.

Aptitude naturelle. — Nous avons déjà vu que la géologie, le relief et le climat de la monarchie sont variés; l'agriculture trouvera donc des terrains de toutes sortes, aptes à presque toutes les cultures, aussi l'utilisation du sol est-elle très complète (1). Chaque année, la conquête fait des progrès.

On peut distinguer *trois régions principales*, à l'intérieur desquelles le relief établit des subdivisions en assez grand nombre :

1° La *zone méditerranéenne*, peu étendue d'ailleurs et comprenant à l'ouest des vallées alpestres ouvertes vers la basse Italie au sud et au sud-est, soit des plateaux comme l'Istrie, soit une zone littorale étroite et fertile comme la Dalmatie et quelques parties des îles qui la continuent au large.

2° La *zone occidentale* comprenant les grandes vallées alpestres, l'Autriche proprement dite, la Bohême et la Moravie. On retrouve là, avec des différences d'altitude et des contrastes à courtes distances, les caractères des pays de l'Europe centrale, de la Moyenne-Allemagne par exemple.

3° La *zone orientale*, dont la Hongrie forme la plus grande et la meilleure partie, se rapproche déjà davantage par sa végétation et ses modes de culture de l'Europe orientale, de la Russie. Les Alpes de Transylvanie et les Karpathes composent une région d'aspect particulier qui tantôt rappelle les contrées de l'Europe centrale, tantôt indique déjà par certaines affinités les pays montagneux du nord de la péninsule des Balkans. De même les plaines ondulées de la Galicie tiennent à la fois de la Silésie méridionale et des districts du sud de la Russie.

Forêts. — Les forêts, qui, nous l'avons vu, couvrent près du tiers de la superficie totale, comptent parmi les plus riches de l'Europe. Bien qu'incomplètement exploitées encore, elles donnent un revenu considérable, qui ne peut qu'augmenter avec les progrès des voies de communication (2).

---

(1) Utilisation du sol :

	Autriche.	Hongrie.	Monarchie.
Terres arables et jardins	36.7	42.58	38.9
Vignobles	0.8	1.32	1.1
Pâturages et prairies	23.8	23.74	23.9
Forêts	32.6	26.84	30.2
Lacs et viviers	0.4	0.32	0.3
Total des terres utilisées	94.3	94.70	94.4
Terres improductives	3.7	5.30	5.6

(2) Superficie des forêts (1890) :

Autriche	9.782.420	hectares.
dont 6.851.000 hectares en pins.		
Hongrie	9.183.000	—
dont 1.745.500 hectares en pins.		
Total	18.965.420	—

Les Alpes qui bordent les longues vallées de la Drave et de la Save, excellents chemins de flottage, portent, suivant l'altitude, des chênes, des hêtres et des sapins de toute beauté ; plus célèbres encore sont les forêts de pins sylvestres des Karpates. Les plateaux du sud sont beaucoup moins riches, de même que la plaine hongroise. La Styrie, la Carniole, la Carinthie et le pays de Salzbourg possèdent les plus belles forêts qui occupent la moitié de leurs territoires.

Cultures alimentaires. — Les terres arables représentent une superficie moindre en Autriche-Hongrie qu'en France. Mais il est peu de terres aussi fécondes en céréales que la Galicie et la Hongrie, peu de pays où l'agriculture savante soit plus en honneur qu'en Autriche, en Moravie et en Bohême.

Le *blé* donne d'opulentes récoltes dans les terres d'alluvion de la Hongrie et du banat de Temesvar, de la Galicie, dans le sol habilement cultivé de la Moravie et de la Bohême. Ces contrées sont un des greniers à céréales de l'Europe et permettent à l'Autriche-Hongrie de se livrer à l'exportation de ces denrées. Les récoltes s'accroissent depuis quelques années en qualité comme en quantité.

L'*avoine* est semée dans les champs des mêmes provinces et aussi dans la province d'Autriche, mais occupe moins de place que le blé. C'est une culture qui recule devant celle du froment, meilleure pour l'alimentation et plus capable de procurer des bénéfices commerciaux. Entre l'Allemagne et la Russie, riches l'une et l'autre en avoine, l'Autriche ne peut espérer d'en exporter.

Le *seigle* perd aussi du terrain au profit des champs de froment. En Hongrie, en Galicie et en Moravie, il cède de plus en plus la place et ne conserve que les terres froides et les régions trop élevées de ces provinces.

La production de l'*orge* semble aussi diminuer. Les pays du nord-ouest de l'Empire, voisins de l'Allemagne, sont seuls de grands consommateurs de bière ; et le développement de la viticulture dans la région du moyen-Danube et en Hongrie a restreint le rôle de la boisson faite d'orge et de houblon. Enfin l'orge exige des terres riches qui peuvent aussi bien être consacrées à la culture plus productive et meilleure pour le commerce, du froment. La Hongrie, la Bohême et la Galicie ont naturellement les champs les plus nombreux de cette céréale qui veut les mêmes conditions de terroir et de climat que le blé.

Le *maïs* tient aussi une large place dans la production de céréales de la Hongrie, de la Croatie et de l'Esclavonie.

Le *riz* prospère dans les parties basses et souvent inondées de la Hongrie et du banat. Il rencontre là des conditions excellentes, une humidité intense, et un été brûlant; il est vraiment, comme il lui convient, « les pieds dans l'eau, la tête dans le feu ».

La Hongrie est sans contredit le pays le plus fertile en céréales de tout l'Empire. La production en céréales de tous les pays austro-hongrois dépasse 260 millions d'hectolitres. Ce pays vient donc au quatrième rang en Europe après la Russie, la France et l'Allemagne.

Il donne aussi d'abondantes récoltes de *pommes de terre*, presque autant que l'immense Russie; cette culture est surtout développée en Galicie, puis en Moravie et en Bohême. On cultive les pommes de terre, en Autriche-Hongrie, comme en France, dans les sols les plus différents.

La *culture maraîchère* est surtout pratiquée dans les pays du nord-ouest où la vie urbaine et industrielle est plus développée, en Bohême, en Moravie, en Autriche et en Galicie; elle est peu importante dans les pays de la couronne hongroise où la population est beaucoup moins dense et dispersée dans de grands domaines agricoles (1).

Cultures arborescentes et fruits. — Rien de plus varié que les cultures arborescentes de ce vaste empire, qui occupe en latitude un espace de près de 10°, présente en Bohême les aspects de l'Europe du nord, et sur son littoral adriatique ceux d'une Italie ou d'une Grèce.

Galicie et Bohême comptent parmi les pays les plus riches en *pommiers;* on y fait, en quelques districts, un cidre estimé.

L'Istrie, la Dalmatie et même une partie du Tyrol cultivent l'*olivier*, sur des étendues assez restreintes, il est vrai (2). La Dalmatie possède même un certain nombre de *figuiers*.

Aucune de ces cultures n'a l'importance de la *vigne*, l'une des grandes richesses de l'Autriche-Hongrie. Les vins de Hongrie, parmi lesquels le *Tokay*, doivent leur qualité à deux conditions, l'une de sol, l'autre de climat. Les ceps sont plantés dans les terrains volcaniques qui se développent sur la rive droite de la Theiss, soit en colline, soit en plaine; ces terrains sont d'une fécondité très remarquable. Enfin, pendant les mois brûlants d'été qui caractérisent le climat continental de la Hongrie, les raisins arrivent rapidement à maturité.

La Transylvanie, la Styrie, la Dalmatie, le Tyrol méridional, la Carinthie, la Carniole, la Basse-Autriche, font aussi du vin qui d'ailleurs est

---

(1) Cultures alimentaires (1892) :

	AUTRICHE.		HONGRIE.	
	Superficie.	Production.	Superficie.	Production.
	Hectares.	Hectolitres.	Hectares.	Hectolitres.
Blé	1.125.000	17.681.000	3.064.000	50.239.000
Orge	1.112.000	21.804.000	1.043.000	18.318.000
Avoine	1.873.000	39.683.000	1.009.000	22.007.000
Seigle	1.967.000	29.536 000	1.106.000	16.414.000
Sarrazin	193.000	1.558.000	—	—
Maïs	367.000	6.783.000	2.089.000	41.075.000
Total de toutes les céréales	7.015.000	121.976.000	8.358.000	148.636.000
Légumes	281.000	3.462.000	47.000	584.000
		Quintaux.		Quintaux.
Pommes de terre	1.099.000	95.316.000	457.000	40.101.000

(2) Production de l'huile d'olives (1892) : 127.957 quintaux.

fort loin, en général, de valoir les crus de la Hongrie. Dans ces régions se sont développées les maladies de la vigne qui ont porté un coup si funeste à la prospérité agricole de l'Empire; depuis moins de vingt ans, la production a baissé de près de la moitié (1).

Le *mûrier* croît dans les provinces du versant méditerranéen; la Dalmatie, l'Istrie et le Tyrol en ont le plus grand nombre. Sa culture a été vivement encouragée depuis quelques années par le gouvernement austro-hongrois, qui s'efforce de développer l'industrie sericicole fort réduite par la perte de l'ancien domaine italien.

Cultures industrielles. — L'Autriche-Hongrie consacre, comme l'Allemagne, une partie de ses récoltes de *pommes de terre* à la distillation, pour en tirer de l'alcool.

La culture des *betteraves* est très développée en Bohême, en Moravie, en Silésie et en basse Autriche. La Hongrie en possède beaucoup moins.

La Moravie, la Hongrie produisent du *lin* et du *chanvre*, mais en quantité insuffisante pour alimenter l'industrie textile de l'Empire. La Russie peut fournir ces fibres textiles à bien meilleur compte; et la concurrence du grand État voisin a réduit l'étendue des champs de lin et de chanvre en Autriche-Hongrie comme en France.

Le *houblon* est une des cultures industrielles qui contribuent le plus à la fortune de la Bohême. Cette province en récolte près des 4 cinquièmes de la production totale.

Pour le *tabac*, c'est la Hongrie qui occupe le premier rang; le tabac hongrois, élément important de commerce, provient des campagnes de Debreczin, d'Œdembourg et de Comorn. La Galicie en possède ensuite les plantations les plus considérables; celles du Tyrol méridional et de la Bukovine ont beaucoup moins de réputation.

Cependant l'État s'étant réservé, comme en France, le monopole de la vente du tabac et des produits qui en dérivent, cette culture est loin d'avoir l'extension que permettrait la qualité des terroirs (2).

---

(1) Culture de la vigne et production du vin (1892) :

	Autriche.	Hongrie.
Superficie.....	245.000 hectares.	248.000 hectares.
Production.....	3.460.000 hectolitres.	796.000 hectolitres.

En 1889, la Hongrie a donné 4.500.000 hectolitres de vin, en 1890, 2.633.000 hectolitres.

(2) Cultures industrielles (1892) :

	AUTRICHE		HONGRIE.	
	Superficie. Hectares.	Production. Quintaux.	Superficie. Hectares.	Production. Quintaux.
Betterave a sucre..	255.000	55.156.000	72.000	13.368.000
Betterave fourragère	169.000	28.073.000	131.000	30.058.000
Tabac.....	3.200	57.300	40.000	535.000
Houblon.....	14.900	64.900	—	—
Chanvre.....	44.000	235.600	67.000	473.000

Productions animales ; élevage. — L'Autriche-Hongrie possède plusieurs régions d'élevage très riches, en dehors de la zone méditerranéenne qui est moins bien partagée. Au nord-ouest, la Bohême rappelle les pays de pâturages de la moyenne Allemagne; les provinces alpestres ont leur caractère particulier; à l'est c'est la Hongrie et la Transylvanie avec un régime d'élevage qui annonce déjà les mœurs de la grande plaine russe. A la Hongrie appartiennent les *pusztas*, vastes pâturages, sortes de steppes, qui occupent plus du quart du territoire; aux Alpes, des champs d'élevage déjà plus partagés, moins étendus; aux provinces du nord-ouest, Bohême, Moravie, Basse-Autriche, l'élevage scientifique et la culture des prairies artificielles. Il en résulte une loi générale dans la répartition des animaux; les provinces cisleithanes ont plus de bêtes à cornes; la Hongrie est plus riche en chevaux et en moutons.

La Styrie, le Tyrol, la Carniole, la Carinthie, le pays de Salzbourg, ont des races remarquables de bêtes à cornes et les troupeaux les plus nombreux. C'est la même richesse et le même art de l'élevage qu'en Suisse. Les côtes si humides de la Dalmatie nourrissent aussi un bon nombre de ces animaux. La Moravie, la Bohême et la Basse-Autriche ont, comme la Saxe, amélioré leurs races de moutons par l'introduction de mérinos.

La Hongrie et la Transylvanie, où l'élevage des chevaux est vivement encouragé par le gouvernement, et pratiqué dans d'immenses pâturages appartenant à un nombre restreint de grands éleveurs, possèdent quelques-unes des meilleures races de l'Europe. La cavalerie hongroise a une réputation méritée: plusieurs des puissances militaires du continent achètent leurs chevaux de guerre dans ces provinces. Les races de moutons de la Hongrie sont aussi renommées; c'est à l'impératrice Marie-Thérèse que ce pays doit l'introduction de troupeaux de mérinos. L'élevage y était encore, dans la première moitié du siècle, peu scientifique; il consistait en migrations de bandes immenses, d'un territoire à l'autre; la constitution graduelle de la propriété agricole, à mesure que les steppes étaient défrichées, a rapproché l'élevage du mouton des procédés de nos pays de l'ouest.

Si favorables que soient d'ailleurs les conditions de l'élevage de la race ovine en Autriche-Hongrie, les plus récentes statistiques accusent une diminution notable des animaux de cette race. Trieste importe à vil prix les laines australiennes et sud-américaines; et les éleveurs austro-hongrois ne peuvent soutenir cette concurrence.

Les *porcs* sont surtout nombreux dans les pays transleithans, en Transylvanie, par exemple, où de vastes forêts de chênes contribuent à leur nourriture. Parmi les pays cisleithans, la Styrie, la Galicie, la Bohême, la Moravie, sont le mieux partagées; l'élevage de cet animal a lieu, tantôt en troupeaux (Styrie) dans le voisinage des forêts de chênes, tantôt comme chez nous, dans les fermes des pays de riche culture et d'industrie (Moravie, Basse-Autriche).

Les *chèvres* sont la richesse relative des pays montagneux de la zone

méditerranéenne, de la Dalmatie, du Tyrol, puis des maigres pâtures de la Haute-Moravie.

L'*apiculture* est très développée en Bohême, en Galicie et en Hongrie. L'Autriche-Hongrie récolte à peu près la même quantité de miel et de cire que la France (1).

Les *vers à soie* sont naturellement élevés dans les provinces du versant méditerranéen, où les mûriers sont le plus nombreux, en Istrie, en Dalmatie et dans le Tyrol (2).

Chasse et pêche. — La chasse donne un riche produit dans l'empire austro-hongrois, qui possède d'excellentes réserves, ici les forêts immenses, là les vastes espaces des steppes et pâturages de Hongrie. La Styrie et le Tyrol sont des pays de chasse renommés. Chevreuils, cerfs, daims, sangliers, petit gibier et oiseaux de toutes sortes forment parfois un revenu assez considérable pour les grands propriétaires des provinces boisées.

La pêche maritime occupe les populations dalmates, parmi lesquelles se recrutent les excellents équipages de la flotte austro-hongroise.

En outre l'exploitation des rivières et fleuves, très sagement réglée en Bohême, en Moravie et en Autriche, fournit un produit considérable; on exploite aussi les lacs et les étangs (3).

Résumé de la production agricole. — Ainsi l'Autriche-Hongrie est un des plus riches pays agricoles de l'Europe. Mieux pourvue en forêts que la France et que l'Allemagne, elle possède les meilleures cultures de céréales et rivalise pour la qualité des blés avec la France et la Russie. Qualité extraordinaire du terrain en Hongrie et en Galicie, science de la culture dans les provinces de l'ouest, tout contribuera à assurer le développement de cette richesse. La vigne ajoute à tant de ressources un complément précieux.

---

(1) Élevage (1891) :

	Autriche.	Hongrie.	Totaux.
Chevaux	1.548.197	1.748.859	3.297.056
Bêtes à cornes	8.584.000	5.311.000	13.895.000
Mulets	—	—	14.525
Anes	—	—	40.561
Moutons	3.841.000	10.594.000	14.435.000
Porcs	3.500.000	4.800.000	8.300.000
Chèvres	1.035.000	280.000	1.315.000

(2) Production des cocons :

Hongrie (1892)	970.248	kilogrammes.
Autriche (1891)	1.506.524	—

(3) Pêche maritime (1893) :

Nombre de barques	8.575
Jauge	21.040 tonneaux.
Équipages	20.710 hommes.

Valeur de la pêche (1891-92) : 6.473.800 fr.

L'élevage est prospère comme l'agriculture, quoique fort loin de donner des profits suffisants si l'on considère l'étendue et l'aptitude du pays. Il y a encore bien des progrès à accomplir dans l'aménagement des richesses animales.

B. — Industrie.

Condition naturelle. — L'industrie est, encore moins que l'agriculture, en rapport avec l'aptitude naturelle du sol austro-hongrois. La houille et les métaux industriels existent en abondance et sont assez heureusement répartis entre les diverses provinces. Si les matières premières des industries autres que l'industrie métallurgique font défaut ou sont insuffisantes, l'Autriche-Hongrie peut y remédier depuis qu'elle a pris pied sur la mer Adriatique et développé son commerce lointain par Trieste. Enfin, il est peu de pays où la science soit mieux appliquée à la recherche des progrès industriels, peu d'États qui aient un plus vif souci d'encourager la prospérité nationale. Écoles de haute science, écoles spéciales, professionnelles, commerciales, sont nombreuses en Autriche-Hongrie et forment les esprits pratiques et avisés nécessaires aux délicates opérations de l'industrie et du négoce (1). A cet égard, l'Autriche ne le cède pas à sa puissante voisine l'Allemagne.

Industries dérivées du règne minéral. — L'extraction de la *houille* est en particulier bien loin de donner des produits en rapport avec l'abondance des mines. Malgré les rapides progrès accomplis depuis vingt ans, l'Autriche-Hongrie ne peut suffire à sa consommation.

La Bohême est très riche en combustible minéral; des mines de Pilsen, Kladno, Schlau, etc., on retire la plus grande partie de la houille extraite dans la monarchie entière. La Moravie, la Silésie, la Galicie, la Basse-Autriche, la Styrie et la Hongrie (bassin de Funfkirchen), viennent au second rang. En somme l'Autriche-Hongrie, avec un sous-sol assez bien doté, ne suffit pas à la consommation houillère de ses industries et doit importer d'Allemagne une partie du charbon de terre dont elle a besoin. Un autre désavantage provient de ce fait que la Bohême, grande pourvoyeuse de l'empire, occupe une position excentrique et se trouve en particulier loin des ports austro-hongrois.

Les *lignites* et la *tourbe* sont exploités en Bohême, Styrie, Haute-Au-

---

(1) Instruction technique (1891) :

Établissements : Autriche. 1.500 Hongrie 449

dont

	Autriche.	Hongrie.
Écoles commerciales.....	125	98
— industrielles	702	265
— agricoles.....	97	39
— forestières.....	8	
— des mines, etc..... ...	6	

Élèves : total..... 150.000

triche, en Carniole et Moravie. La Bohême possède les meilleurs lignites comme les plus belles mines de houille.

Une ressource dont on a jusqu'ici tiré un médiocre parti est l'huile minérale ou *pétrole*. Le voisinage de la Russie, qui est si riche en cette matière et peut en importer en Autriche-Hongrie par la voie de la mer Noire et du Danube, a empêché le développement des puits de la Galicie. Aux environs de Lemberg on recueille quelques milliers de tonnes de pétrole par an. On estime cependant que cette zone des contreforts des Karpathes pourrait en fournir beaucoup plus.

La production du *minerai de fer* est très abondante en Autriche-Hongrie. Les mines de Bohême, Styrie, Carinthie, Moravie et Galicie fournissent d'excellents minerais, parmi lesquels les meilleurs sont les minerais carbonatés de Styrie. L'Autriche-Hongrie se place à cet égard, au huitième rang des grands états industriels, après la Grande-Bretagne, les États-Unis d'Amérique, l'Allemagne, l'Espagne, la France, le Luxembourg et la Russie.

On exploite, en outre, des mines de *plomb*, surtout en Carinthie, et en Bohême, puis en Hongrie; celle de Bleiberg, en Carinthie, est une des plus abondantes de l'Europe. Le *cuivre* est extrait en Hongrie, en Transylvanie, en Styrie et dans le pays de Salzbourg. La Galicie, le Tyrol et la Carinthie donnent une certaine quantité de *zinc*. Mais, en somme, la production de ces trois sortes de métaux n'y saurait suffire aux besoins de l'industrie. L'*étain* de Bohême ne donne aussi qu'un faible contingent.

En revanche, le *mercure* d'Idria représente une grande valeur commerciale; près d'un millier d'ouvriers sont employés aux mines de Carinthie et de Carniole, capables par leur richesse de faire concurrence aux produits de l'Espagne et du Nouveau Monde.

Les *métaux précieux* occupent à peu près le même nombre de travailleurs. L'*or* est extrait soit des sables des cours d'eau de la Hongrie, soit des roches de la Transylvanie et de la Bohême. L'*argent* provient aussi de Hongrie et de Bohême. Mais l'exploitation est difficile et l'Autriche-Hongrie ne peut faire concurrence ni aux riches placers de la Californie et de l'Australie, ni même aux plus humbles mines de l'empire russe.

On remarquera que les richesses minérales de l'Autriche-Hongrie sont localisées dans quelques zones bien déterminées : leur répartition géographique est très nette. Au premier rang se place le *groupe bohémien;* l'exploitation de la houille y a sollicité celle des minerais de fer, celle du plomb; les métaux précieux y sont aussi représentés. Au second rang, le *groupe de Styrie*, de *Carinthie* et de *Carniole*, bref l'ensemble des pays alpestres; là domine l'exploitation des minerais de fer. Le *groupe de Hongrie et de Transylvanie* fournit surtout les minerais précieux, or et argent, puis le plomb et le cuivre.

L'Autriche-Hongrie est un des pays les plus riches en *sel*. Sel gemme, sel obtenu par évaporation d'eaux de sources, sel marin, donnent ensemble un produit trois fois plus considérable que celui que l'on

recueille en France. Plus de 12,000 ouvriers sont occupés à ces divers genres d'exploitation. La Galicie, avec ses mines de sel gemme de *Wieliczа*, tient le premier rang : des chambres et couloirs forés dès le onzième siècle, on retire plus de 130,000 tonnes de sel par an. Au reste, la zone d'exploitation salifère se développe tout le long des Karpathes, en Bukovine, et jusqu'en Roumanie (1).

Les *carrières* sont nombreuses en ce pays, qui compte de vastes systèmes montagneux aux assises les plus variées. *Pierres de taille* calcaires, blocs de granit, porphyre, grès, serpentines abondent; la Bohême, la Silésie, le Tyrol donnent des *ardoises* estimées; la Hongrie et la Bohême exploitent les *argiles plastiques*. Bref, il est peu de produits de l'industrie des carrières qui fassent défaut. Plâtre, chaux, soude, salpêtre, forment de riches gisements dans plusieurs provinces.

Parmi les sources d'*eaux minérales*, fort nombreuses du reste, les plus célèbres, celles de *Carlsbad* et de *Marienbad*, sont situées en Bohême; *Buda-Pest* en Hongrie, *Gastein* en Autriche, attirent également une grande affluence de visiteurs.

Cette brève énumération suffit à nous montrer la richesse des ressources minérales dont disposent les peuples de l'Autriche-Hongrie. Mais il s'en faut de beaucoup que la mise en œuvre et la transformation vraiment industrielle de ces matériaux, y soit aussi avancée que dans les pays de l'Europe du Nord, que dans l'Allemagne.

Citons la transformation de la houille en *coke*, par les usines à gaz ;

---

(1) Exploitation minérale en Autriche-Hongrie :

	Autriche (1893).	Hongrie (1892).
Houille	9.733.000 tonnes.	1.052.000 tonnes.
Lignite	16.816.000 —	2.741.000 —
Pétrole	88.000 —	—
Fer	1.109.000 —	792.000 —
Cuivre	8.600 —	2.900 —
Plomb	10.700 —	90.500 —
Zinc	30.500 —	—
Soufre	1.950 —	42 —
Pyrites de fer	—	56.000 —
Étain	26 —	—
Manganèse	5.400 —	1.300 —
Antimoine	440 —	850 —
Argent	18.000 kgr.	11.100 kgr.
Or	480 —	
Mercure	76.200 tonnes.	—
Bismuth	800 —	—
Graphite	23.800 —	—
Sel	312.000 —	161.000 tonnes.

Nombre de personnes employées au travail des mines :

Autriche (1891)	123.661	personnes.	
— dont mines de sel.	10.353	—	
Hongrie (1889)	48.173	—	y compris les fonderies.
— dont mines de sel.	2.264	—	

le pays exporte trois fois plus de coke qu'il n'en importe. Les régions houillères, et au premier rang la Bohème, tirent aussi de la houille les *produits colorants*, qui remplacent de plus en plus les teintures végétales.

La production des *fontes* atteint aujourd'hui près d'un million de tonnes. Les hauts fourneaux se sont établis, comme partout, soit dans le voisinage des forêts, encore si abondantes en Autriche-Hongrie, soit auprès des mines de houille. Les provinces alpestres, Styrie et Carinthie surtout, fournissent d'excellentes fontes au coke et au bois. En seconde ligne se placent la Bohème et la Moravie, dont les produits sont également fort estimés. La Hongrie traite aussi beaucoup de minerais; mais, ne possédant pas des industries savantes en aussi grand nombre que les provinces autrichiennes, et d'ailleurs moins riche en houille, elle n'a pas accompli les même progrès.

Les *fers* de la Styrie, de la Carinthie, de la Bohème, ont une réputation méritée; toutefois l'ensemble des provinces de l'empire ne donne pas les trois quarts de la production belge.

La fabrication des *aciers* a beaucoup déchu depuis le désastre financier de 1873, bien qu'un mouvement de reprise se soit manifesté.

Le traitement des autres métaux, ne s'appliquant pas exclusivement à des minerais d'origine austro-hongroise, ne peut pas être considéré sans restriction, comme un mode de l'activité industrielle dérivé du sol même. Au reste, la production des minerais de cuivre, de plomb, de zinc, de mercure, celle des minerais de métaux précieux, n'occupe pas un nombre considérable d'ouvriers. Comme en France, la fonte, le fer et l'acier sont par excellence les métaux industriels, dont le travail se fait suivant une distribution vraiment géographique (1).

Les *industries mécaniques* se sont naturellement établies près des mines de houille et de fer. Elles sont donc surtout développées dans les provinces cisleithanes, et en particulier dans les deux groupes alpestre et bohémien. Les provinces transleithanes, si riches par leur agriculture, sont inférieures de beaucoup en activité industrielle. Sur les 3 millions d'artisans que compte l'empire, plus de 2 millions et demi sont occupés

---

(1) Industrie métallurgique :

	Autriche (1892).	Hongrie (1891).
Fonte	663.000 tonnes.	309.000 tonnes.
Fer	317.000 —	14.000 —
Acier	53.000 —	—
Cuivre	940 —	280 —
Plomb	9.600 —	1.300 —
Zinc	5.900 —	—
Étain	66 —	—
Mercure	512 —	8 —
Antimoine	175 —	350 —

Nombre de personnes employées dans l'industrie de la fonderie en Autriche :

1891 ..... 12.668

dans les usines des provinces occidentales (1). Là surtout se sont multipliées les institutions industrielles, écoles supérieures, écoles d'apprentissage, chambres consultatives, musées, qui ont prodigieusement accéléré le développement économique, malgré de rudes épreuves financières.

Une autre remarque ressort de l'étude des industries austro-hongroises. Cinq provinces accaparent la majeure partie des grandes industries : ce sont la Bohême, la Moravie, la Basse-Autriche, le Vorarlberg et la Silésie. Ailleurs dominent les métiers proprement dits, la petite industrie; Croatie, Esclavonie et Dalmatie, sont les provinces le moins favorisées.

La fabrication des *machines-outils* est fort active dans les provinces riches en houille et en métaux; la Styrie et la Carinthie, la Bohême, la Moravie et l'Autriche possèdent le plus grand nombre de forges, d'ateliers de construction et d'ajustage. Graz, Vienne, Prague, Léoben, doivent être citées au premier rang, *Machines agricoles*, *machines de filature*, et de tissage, faux et faucilles de Styrie ont une grande réputation dans toute l'Europe. La Carinthie et la Styrie ont de remarquables fabriques d'*armes*. Il est d'autres industries, comme celle des instruments de musique, dans laquelle Vienne, Prague et Kœniggratz excellent, qui sont l'effet d'une longue tradition, plutôt que l'expression d'un rapport entre les richesses minérales et l'homme.

La localisation des industries du transport est beaucoup plus nette. Ainsi, le *matériel des chemins de fer* sort des ateliers des régions riches en combustible et en minerai, des usines de Wiener-Neustadt, de Graz et de Brunn. Il arrive aussi, comme chez nous, que les grands ports attirent l'industrie mécanique; Trieste, avec ses vastes *chantiers de construction* de navires, a des ateliers où l'on exécute nombre d'autres travaux métallurgiques. L'arsenal de Pola a exercé une attraction du même genre. Fiume possède aussi de célèbres ateliers de précision, qui eurent quelque temps le monopole de la fabrication des torpilles.

Les *industries chimiques* n'ont pas encore, en Autriche-Hongrie, une place digne des richesses minérales de ce pays. Après les fabriques de couleurs et d'allumettes de Vienne, de la Bohême et de la Moravie, les fabriques d'acide sulfurique de la Carinthie, il reste à citer quelques usines du même genre à Trieste, qui livre aussi un fort contingent de ces produits à l'exportation. On constate que les industries chimiques ont leur siège dans le voisinage des houillères, sauf l'exception significative de Trieste.

La *verrerie* et la *céramique*, qui ont fait à la Bohême une réputation déjà ancienne, se sont développées surtout à partir du XVIIIe siècle. On sait les encouragements donnés par plus d'un prince autrichien, par Marie-Thérèse en particulier, aux corporations des verriers bohémiens. A l'origine, les bois du Bœhmer-Wald et du Riesen-Gebirge alimentaient

(1) Avec leurs familles les ouvriers d'Autriche forment le total de 4.710.047, soit 21.3 pour 100 de la population totale.

cette industrie, qui exige tant de combustible. La découverte des houillères de Bohême, où l'exploitation est presque aussi avantageuse que dans le bassin de la Ruhr, lui donna un nouvel essor. Pilsen et Eger, riches en houille, sont précisément les deux centres les plus notables de la verrerie : la Bohême possède plus de la moitié des verreries de l'empire (1). La Hongrie et la Styrie viennent en seconde ligne. C'est encore la Bohême qui compte les plus actives fabriques de *porcelaines*, à Prague et à Carlsbad ; les *faïences* communes occupent les artisans d'un plus grand nombre de provinces, de la Hongrie en particulier.

En résumé, l'industrie minérale, déjà active en Autriche-Hongrie, ne s'y est point développée aussi vite que dans les pays de l'Europe occidentale et de l'Allemagne. Pourtant les ressources naturelles y sont grandes et capables de susciter une activité beaucoup plus considérable.

Industries dérivées du règne végétal. — L'Autriche-Hongrie, pays de riche agriculture, de vastes forêts, fournit d'abondants éléments aux industries dérivées du règne végétal. En outre, pour élaborer ces matériaux donnés par son fécond terroir, elle possède le combustible minéral et les métaux. Ce mouvement d'attraction n'a pas encore atteint toute son intensité ; en effet, l'état encore peu avancé de civilisation de certaines provinces, leurs habitudes invétérées de main-d'œuvre, la médiocrité des salaires, bien des causes ont contribué à retarder ce groupement prodigieux que l'on constate partout en Europe autour des gisements de combustible minéral. Ajoutons que les grandes villes, sièges naturels des industries de l'alimentation, du logement et du vêtement, puisque les consommateurs y affluent, ont aussi amené une concentration de ce genre d'établissements industriels. Ainsi, la Hongrie, plus riche en produits agricoles, l'Autriche, plus avancée en industrie et mieux dotée de ressources minérales, la première comptant des populations réparties en petits groupes, la seconde possédant beaucoup de grandes villes, sont bien dotées à cet égard.

Pour la *meunerie* et la fabrication des *pâtes alimentaires*, Buda-Pest, Vienne, Prague et Trieste occupent le premier rang, *Vienne*, à cause de la facilité qu'elle a de recevoir, par le Danube, les produits de la région hongroise, à cause de son heureuse situation dans le voisinage des pays industriels et surpeuplés, compte de nombreuses minoteries. *Prague* doit cette industrie au perfectionnement de son outillage et aussi à la proximité de provinces agricoles telles que la Moravie, la Basse-Autriche, la Silésie. *Trieste*, comme chez nous Marseille, se livre à cette industrie, grâce à l'apport de grains de l'étranger et à la facilité de ses exportations. Enfin *Buda-Pest* possède dans ses faubourgs une grande agglomération de meuneries qui traitent les céréales de Hongrie. On constate une diminution constante du nombre des moulins à vent et à eau, un accroissement

---

(1) Nombre d'usines et d'ouvriers (1885) :

Industrie du verre (en Bohême).	5.423 usines.	29.168 ouvriers.

correspondant des meuneries actionnées par des machines à vapeur : le déplacement se produit donc en faveur des pays les mieux pourvus de houille.

La culture industrielle des betteraves est surtout développée, nous l'avons vu, dans les provinces de Cisleithanie, surtout en Bohême et en Moravie. Les *raffineries de sucre* y trouvent à la fois abondance de matières à traiter et outillage mécanique fonctionnant à bon compte; aussi la Bohême compte-t-elle les trois quarts des raffineries de l'empire. Mais c'est une industrie en voie rapide de développement; depuis que Trieste sollicite, aux dépens des États industriels de l'Europe occidentale, la clientèle des populations du Levant, le sucre est devenu un article d'exportation de première importance pour l'Autriche-Hongrie.

Le travail des *vins* est une des grandes industries agricoles de la Hongrie, des provinces méditerranéennes et d'une partie de la Basse-Autriche et de la Styrie. La fabrication des vins hongrois est une des plus soignées après celle de France.

Les *alcools*, tirés des pommes de terre, des grains, des vins et des mélasses, sortent des distilleries agricoles si nombreuses en Hongrie, en Basse-Autriche et en Styrie. C'est une industrie surtout pratiquée en petit, à la campagne; en effet sur 147,000 distilleries qu'on recensait, vers 1880, il s'en trouvait à peine 3,000 qu'il fût permis de considérer comme de véritables établissements industriels. Mais à cet égard encore l'attraction des centres bien pourvus de houille et d'usines mécaniques se fait déjà sentir; la grande industrie prend la place des exploitations restreintes et primitives par leurs procédés.

Pour les *brasseries*, le groupement est caractéristique : au reste la Bohême et la Moravie ont à la fois les meilleures houblonnières, les méthodes les plus économiques, les plus perfectionnées, la plus savante main-d'œuvre. Aussi la Bohême compte-t-elle près de la moitié des brasseries autrichiennes. C'est une production considérable pour un État dont beaucoup d'habitants ne sont point consommateurs de cette boisson. *Pilsen* a une réputation particulière parmi les centres de brasserie de la Bohême (1).

L'*industrie des bois* est une des plus anciennes et des plus prospères en ce pays où les forêts abondent. Le travail sommaire de l'exploitation et de la scierie est fort développé dans les provinces alpestres et dans les districts montagneux de la Bohême. Mais les grandes villes ont attiré à elles les industries de luxe et de détail qui dès lors n'ont plus un caractère immédiat de localisation géographique; *Prague*, *Vienne*, *Buda-Pest* ont des ateliers de fabrication de wagons, voitures, meubles de toutes sortes. Toutefois certaines régions pauvres ont conservé, en Autriche

---

(1) Brasseries en 1887 :

Établissements.....	1.962
Production..... ...	13.324.900 hectolitres.

comme en Allemagne, la tradition de certains travaux exécutés pendant des siècles dans le voisinage de la forêt; le *Salzkammergut* et l'*Erz-Gebirge* comptent nombre de villages où l'on exerce de père en fils le métier de fabricant de jouets, d'horloges en bois, de meubles grossiers, etc... C'est une des formes les plus frappantes de l'attachement de l'homme au sol, même en notre siècle, où les conditions du travail sont si souvent artificielles.

Trieste, Pola, Vienne, Zara ont d'importants *chantiers de construction* de navires en bois nécessaires tant à la grande navigation qu'au cabotage et à la pêche. Vienne et Buda-Pest fournissent de bateaux la navigation fluviale du Danube; mais la concurrence des constructions en fer a réduit cette industrie.

La fabrication du *papier* est devenue le monopole des districts de grande industrie mécanique, de la Bohême en particulier : à cet égard encore l'Autriche-Hongrie aspire à remplacer sur les marchés du Levant les produits des industries de l'Europe occidentale.

Les *industries textiles*, qui sont liées étroitement au progrès des industries mécaniques sont, par conséquent, en Autriche-Hongrie, loin encore du développement que les ressources naturelles semblent promettre à ce grand État.

Pour l'industrie du *coton*, cette infériorité tient à plusieurs causes. D'abord la main-d'œuvre savante, les métiers mécaniques n'ont été introduits en ce pays que pendant la seconde moitié du dix-neuvième siècle. On remarquera de plus que l'empire austro-hongrois est sensiblement plus éloigné des pays riches en coton, que la France, l'Angleterre et l'Allemagne, tant par sa situation générale que par celle de son grand port, Trieste. Aussi l'industrie cotonnière y est-elle supérieure de peu à celle de notre seul département du Nord, et est loin de suffire aux besoins de toutes les provinces. En Bohême *Reichenberg*, en Autriche *Pottendorf*, sont les principaux centres (1).

Le *chanvre* et le *lin* sont travaillés dans presque toutes les provinces suivant des procédés primitifs et traditionnels. D'ailleurs la production indigène en chanvre et en lin est fort loin de suffire à cette industrie. L'industrie mécanique s'est surtout concentrée dans les pays cisleithans : *Reichenberg* en Bohême, la Moravie, plusieurs districts silésiens, excellent dans la filature et le tissage du chanvre. La lutte acharnée des industries textiles de l'Autriche-Hongrie contre celles de l'Europe occidentale sur les marchés du Levant montre que leur progrès est vivement encouragé de toutes manières dans les districts manufacturiers. Si l'Autriche est plus loin que la France des pays où croît le coton, elle est plus près de la plupart de ceux où l'on vend les cotonnades; et son combustible à bon marché lui rend la concurrence facile.

---

(1) Industrie cotonnière en 1895 :

Usines.....	1.900 dont 633 importantes avec 96.000 ouvriers.		
Broches.....	2.350.000	Métiers mécaniques...	42.000 (1889).

Industries dérivées du règne animal. — On remarque, en étudiant l'industrie de la *laine*, l'influence des causes déjà signalées à propos de l'industrie cotonnière. Le travail primitif s'est maintenu dans les campagnes de ce pays, où le développement vraiment industriel et mécanique est de date si récente. Il n'y a même pas de concentration proprement géographique, de groupement significatif dans les provinces les plus riches en moutons. C'est une sorte d'état intermédiaire produit par les divisions de races; chaque pays s'efforce de se suffire. Cependant les districts pourvus d'industries mécaniques exercent leur attraction sur celle de la laine et tendent à la transformer rapidement, comme il est arrivé en Angleterre, en France et en Belgique. *Reichenberg* cumule cette industrie textile avec celles du coton et du lin : puis, *Brunn* en Moravie et *Jægerndorf* en Silésie comptent de nombreux métiers. Qu'on réfléchisse que Trieste est à bonne portée des laines d'Australie, que l'exploitation des houilles progresse rapidement dans les provinces cisleithanes, et l'on comprendra le brillant avenir réservé à l'industrie lainière de l'Autriche (1).

L'industrie de la *soie* devait exister dans un État qui compte des pays favorables à l'élevage du ver à soie comme le Tyrol et la Dalmatie, qui eut longtemps pour sujettes des provinces italiennes où la sériciculture est en honneur. Cependant ce n'est pas dans le midi autrichien que s'est établie l'industrie du tissage de la soie. *Vienne* a presque le monopole des rubans, des velours, des étoffes brochées. La Bohême et le Tyrol ne se placent qu'au second rang. D'ailleurs l'Autriche, loin de pouvoir rivaliser avec la France en cette industrie, n'a même pas une fabrication aussi active que celles de l'Allemagne et de l'Angleterre : elle occupe tout au plus 15,000 artisans, huit fois moins que la France.

Les *cuirs* sont travaillés surtout dans les grandes provinces industrielles de Bohême, de Moravie et de Styrie. *Prague* et *Vienne* ont de nombreuses corroieries; la capitale de l'empire fabrique sous le nom d' « articles de Vienne » une variété fort estimée d'élégants objets en cuir. En somme, l'industrie du cuir s'est rapprochée des centres de l'industrie chimique, comme il est arrivé dans tous les pays manufacturiers de l'Europe occidentale.

Résumé de la production industrielle. — L'Autriche-Hongrie est, malgré de grandes ressources naturelles, un des pays industriels d'Europe où les progrès de la science mécanique ont trouvé le plus tard leur application. Deux causes historiques fort graves ont empêché, dans la période contemporaine, les richesses naturelles de s'y développer aussi vite qu'en

---

(1) Industrie lainière :

Établissements.....	2.707	
Ouvriers	58.500	
Broches	650.835	
Métiers..... ...	39.367	dont 17.460 mécaniques.

France, par exemple. Les dissensions et les infortunes politiques ont constitué le plus sérieux obstacle. En outre, les populations de l'empire n'étaient pas toutes aussi capables, quand naquit la grande industrie, de s'initier aux procédés savants.

Depuis trente ans l'unification sociale de l'Autriche-Hongrie a fait des progrès, à défaut de la fusion politique. Les heureux effets de ce rapprochement de mœurs qui a produit une sorte de patriotisme économique encore bien chancelant, n'ont pas tardé à influencer l'industrie. De là le merveilleux essor que la catastrophe financière de ces dernières années a seulement arrêté quelque temps.

Si rapides qu'aient été les progrès, ils ne pouvaient aboutir à une diffusion générale, puisque la répartition des richesses naturelles, houille et métaux, d'où dépend toute industrie, favorisait les provinces du nord-ouest et de l'ouest. La Bohême, où des artisans habiles étaient prêts à profiter du secours des industries mécaniques, est devenue pour l'empire ce que sont les pays de la Ruhr pour l'Allemagne, la Flandre pour la France; métallurgie, industries textiles, industries alimentaires, se sont groupées dans quelques centres favorisés comme Prague, Reichenberg, Pilsen. Parmi les provinces alpestres, la Styrie et la Carinthie en particulier, ont une industrie métallurgique qui commence à en attirer d'autres. Vienne et Buda-Pest ont dû à leur position assez centrale, à leur importance politique traditionnelle, un groupement favorable de quelques industries : l'abondance et l'habileté de la main-d'œuvre ont contribué à les doter de nombreuses manufactures. Enfin Trieste, comme chez nous Marseille et le Havre, recevant à bon compte un certain nombre de matières premières dans ses entrepôts, ayant la charge majeure du commerce de la monarchie, forme à elle seule un groupe important.

Ainsi les pays de la couronne hongroise sont, à cet égard, dans un état d'infériorité assez marquée.

C. — Commerce.

Voies de communication. — L'Autriche-Hongrie est donc, en somme, un pays riche et destiné à un bel avenir industriel, si les divisions et les fautes politiques ne viennent plus entraver le développement normal de ses ressources. Mais c'est, encore plus que l'Allemagne, un État continental dont les débouchés sont difficiles.

Sans doute la vallée danubienne est un chemin qui lui ouvre l'Europe centrale, et la met à proximité de l'Occident; la même route conduit à l'Orient. Mais des peuples étrangers bloquent ce couloir aux deux bouts, les Allemands d'une part, les Serbes, Roumains et Bulgares de l'autre. Les longues vallées de la Drave et de la Save qui donnèrent jadis accès aux Romains vers les pays du Danube, peuvent aujourd'hui faciliter à l'empire danubien l'accès de la Méditerranée. Les Karpathes laissent communiquer par quelques brèches la Hongrie avec la Galicie et les provinces russes.

La Bohême, si longtemps représentée, à tort, comme un monde à part, est, au contraire, en relations faciles avec Vienne par le plateau morave et la vallée de la March. Enfin par la voie de l'Arlberg la monarchie austro-hongroise peut entrer en rapports directs avec l'Occident et ne pas emprunter le territoire allemand.

Mais précisément, en présence de ces sollicitations multiples, il a été longtemps impossible à l'empire dualiste de choisir un rôle déterminé. Les provinces cisleithanes, industrielles encore plus qu'agricoles, visent au commerce d'exportation vers la Méditerranée, le Levant et l'Orient; la Hongrie, grand pays agricole, aurait plus d'intérêt à envoyer ses denrées vers les pays surpeuplés de l'Occident.

Cependant la politique commerciale de l'Autriche-Hongrie semble, depuis l'entente avec l'empire allemand, avoir pris une direction plus précise. La préoccupation dominante est celle de l'ouverture de meilleurs débouchés sur le monde méditerranéen. Après Trieste, porte de sortie des provinces autrichiennes, et Fiume, port des Hongrois et des Croates, on convoite, sinon la propriété, du moins l'usufruit de Salonique, en attendant l'heure de l'héritage. Mais il ne s'agit là encore que d'un plan d'avenir incomplètement mûri et sur le compte duquel les avis sont bien partagés.

En somme l'État austro-hongrois, dans ses limites actuelles, est sillonné par deux grands courants de trafic. Le premier traverse du nord au sud l'isthme, habité par des peuples germaniques en majorité et aboutit à Trieste; le second suit la vallée du Danube qui est une des grandes voies traditionnelles du commerce européen d'ouest en est.

Les *routes* (routes impériales et chemins carrossables de toute nature) ont une longueur d'environ 150,000 kilomètres et sont fort inégalement réparties. La Hongrie, si vaste, n'en possède pas même le tiers. La Bohême, la Moravie et l'Autriche en sont, au contraire, très largement pourvues. Dans ce réseau de routes il convient de distinguer celles de la région alpestre, dont les frais d'établissement ont été si considérables. Telle la fameuse route du Brenner, dont les premiers tracés remontent à l'époque romaine, qui fut si fréquentée au moyen âge, et que de merveilleux travaux ont améliorée au cours de la période contemporaine.

Ainsi les routes sont surtout nombreuses dans la région occidentale de l'Empire où l'industrie est le plus développée. Il convient de remarquer qu'en Hongrie les cours d'eau navigables suppléent, dans une certaine mesure, à la faible longueur des voies de terre.

Les communications par *voies ferrées* n'ont rencontré, en Autriche-Hongrie, que d'assez médiocres conditions d'établissement. Pour une plaine comme la Hongrie, on y compte beaucoup de pays accidentés, comme la Carinthie, la Styrie et le Tyrol. Il a fallu, pour atteindre toutes les régions extérieures au domaine du Danube, franchir les Alpes et les Karpathes dans des conditions souvent fort difficiles. Le même obstacle se dressait toutes les fois qu'on voulait souder le réseau national à ceux

des États voisins, Russie, Allemagne, Suisse, Italie, pays de la péninsule des Balkans.

L'extrême division des nationalités de l'Empire a de plus empêché le réseau d'acquérir une réelle cohésion. Pour l'Autriche-Hongrie encore plus que pour l'Allemagne, l'étude régionale, fragmentaire, des voies s'impose.

La construction commença en 1837. Elle ne fut poussée avec activité qu'à partir de l'année 1860; de 1865 à 1874 il y eut une véritable fièvre de construction qui amena un grand malaise financier. La partie occidentale, plus industrielle et plus commerçante, est aussi mieux pourvue de voies de communication; la Hongrie et les pays de la couronne hongroise sont encore beaucoup moins bien partagés à cet égard. Ajoutons enfin que quelques-unes des artères principales du réseau ferré autrichien sont de simples lignes à une seule voie; telles certaines parties des lignes capitales de Vienne à Berlin, de Vienne à Pest, de Pest-Agram-Fiume. Si les États qui ont acquis depuis longtemps l'unité politique et la centralisation administrative ont encore aujourd'hui beaucoup de peine à obtenir la cohésion de leurs voies de communication, que dire de l'Autriche-Hongrie où les races et les provinces sont si mal unies et animées d'un tel esprit d'antagonisme les unes contre les autres!

Voici d'abord la *région bohémienne du nord-ouest*, riche par l'agriculture et l'industrie, qui a, par conséquent, besoin d'un réseau serré de chemins de fer. En fait c'est le pays le mieux doté de l'Empire. Encore convient-il de remarquer combien les lignes sont ramifiées dans la Bohême septentrionale, zone d'industrie intense, tandis qu'au sud se développent seulement quelques voies nécessaires au trafic international austro-allemand.

A l'intérieur, les vallées de l'Elbe, de la Moldau et de la Beraun ont fourni les principaux tracés. Par Eger et Pilsen aboutissent à Vienne les voies de la moyenne Allemagne; à Prague se nouent les différents réseaux bohémiens et passe la ligne de Hambourg à Vienne, empruntant la porte naturelle de la vallée de l'Elbe.

La Moravie et la Silésie autrichienne sont le lieu de passage de la grande ligne de Pétersbourg à Vienne et à Buda-Pest : par là aussi Vienne est en relations avec les provinces de l'Allemagne orientale. Il y a une différence notable entre les tracés bohémien et morave. La Bohême n'est pas seulement un lieu de passage international : elle a ses centres, ses nœuds de voies ferrées, Prague en particulier. La Moravie est seulement traversée par les lignes qui rayonnent de Vienne, vers Breslau d'une part, vers Varsovie et Pétersbourg de l'autre. Le réseau morave laisse en outre passer le trafic entre le nord de la Hongrie, la Galicie et la Bohême; Olmutz et Brunn ont, de ce chef, une importance à peu près égale.

Les pays montagneux du *nord de la Hongrie* sont traversés par quatre séries de lignes qui mettent Vienne et Buda-Pest en rapports avec la Galicie, puis avec la Pologne et la Russie du nord. Cracovie et Lemberg sont les deux points principaux où se renouent ces lignes après le passage des monts. La Transylvanie, pays encore presque dépourvu d'industrie,

n'a guère que ses bois à envoyer dans les plaines qui l'entourent. Aussi les lignes ferrées y sont-elles peu nombreuses et mal ramifiées. Les deux voies des vallées de la Maros et du Gross-Kockel ont peu d'importance; la Transylvanie n'est en effet traversée par aucun trafic international, car c'est par Orsova que les lignes austro-hongroises débouchent dans la plaine valaque. A l'intérieur de la Hongrie, Buda-Pest est le centre des voies ferrées; là s'amorcent des lignes qui gagnent la Russie par Lemberg et Cracovie, la Prusse et la Saxe en traversant la Moravie et la Bohême, l'Allemagne du sud et l'Europe occidentale par la vallée du Danube, Vienne, Linz, ou par les vallées alpestres. Enfin deux lignes très importantes sont tracées sur le territoire hongrois : c'est d'abord celle qui, par Buda-Pest, Agram et Fiume assure l'indépendance maritime de la Hongrie en face de la moitié autrichienne de la monarchie maîtresse du port de Trieste; mais c'est surtout grâce à la ligne qui traverse la Hongrie occidentale pour se raccorder aux chemins serbes et turcs, puis toucher Salonique et Constantinople (Vienne, Buda-Pest, Maria-Theresienstadt, Neusatz) que les Hongrois comptent attirer sur leur réseau une part du trafic jusqu'ici réservé à Trieste. Quant à la ligne de Maria-Theresienstadt à Serajewo en Bosnie, elle n'a guère jusqu'à ce jour qu'une importance militaire.

Les provinces occidentales, Autriche, Styrie, Carinthie, Carniole, Tyrol, ont une double importance. Elles sont le lieu de passage des routes alpestres entre la Hongrie, l'Allemagne du sud et l'Europe occidentale, puis celui des routes qui unissent l'Europe centrale à l'Italie et à Trieste, l'un de ses plus importants débouchés sur la Méditerranée.

Le transit d'est en ouest dispose de deux voies, l'une qui continue les chemins bavarois du pied des plateaux alpestres et gagne Vienne, Buda-Pest, Temesvar, Orsova, Bukarest, Routschouk et Varna, ou bien Buda-Pest, Maria-Theresienstadt, Belgrade et, de là, Constantinople par Sofia et Philippopoli ou Salonique par la vallée du Vardar; c'est la ligne normale de l'Express-Orient; l'autre qui unit la Suisse et la France à l'Autriche, sans emprunter le territoire allemand, par l'Arlberg, les vallées de l'Inn, de l'Enns, de la Mur et le Semmering. Cette voie affranchit de l'Allemagne le transit austro-hongrois à destination de l'Europe occidentale.

Deux groupes de voies ferrées transversales des Alpes ont une importance de premier ordre. A l'ouest c'est le Brenner, où passe une partie du transit italo-allemand : cette route fut fréquentée de tout temps et précieuse aux convois qu'échangeaient les peuples du nord et du sud. C'est la voie naturelle des voyageurs et marchandises de l'Allemagne centrale et méridionale à destination de Trieste ou de Brindisi. En 1867 fut inaugurée la ligne de 120 kilomètres frayée entre Innsbruck et Botzen par le Brenner au prix de difficultés considérables. Le percement du tunnel du Saint-Gothard a fait quelque tort à la voie du Brenner et aux chemins de fer autrichiens en faveur de la Suisse et de l'Italie. Le second groupe de voies ferrées transversales est celui qui mène soit de Vienne à Trieste

par Graz, Marbourg, Laibach et le col d'Adelsberg, soit de Vienne en Italie par les vallées de la Drave et de l'Adige ou par le col de Pontebba.

Jusqu'ici la Dalmatie ne compte que de courts tronçons de voies ferrées. Mais son articulation côtière supplée à la médiocrité de ses voies de communication par terre.

En résumé, le vice capital de ce réseau est le manque de cohésion ; bien des mailles manquent encore qui seront ajoutées au fur et à mesure que ce riche pays sera mieux exploité et mis en valeur (1).

Il ne faut pas oublier d'ailleurs que la commodité des *voies navigables* y compense, dans une certaine mesure, les désavantages d'un réseau peu harmonique de voies ferrées. Mais à cet égard encore la cohésion est fort médiocre. C'est à peine si le réseau danubien est bien homogène, car les difficultés tenant aux rapides ou aux divagations n'ont pas été complètement supprimées par les travaux des ingénieurs autrichiens et hongrois; et en tout cas les réseaux de rivières ou de canaux des provinces excentriques n'ont, pour la plupart, qu'un lien précaire avec l'artère danubienne.

La longueur des voies navigables austro-hongroises atteint 11,487 kilomètres.

C'est naturellement le Danube qui offre la plus belle voie à la navigation. L'empire austro-hongrois a beaucoup dépensé pour en réprimer les divagations et les changements de lits entre Linz et la sortie de la plaine hongroise; de même il a travaillé à la destruction des Portes de Fer et a inauguré récemment (1896) le bief canalisé qui permet aux navires fluviaux de passer sans trop de peine.

Le territoire hongrois, comprenant une vaste surface de plaines, entouré de systèmes montagneux qui donnent naissance à de nombreux et importants cours d'eau, résumant enfin tout ce que le Danube reçoit des Alpes ou des Karpathes a, sinon la majeure partie des voies navigables, du moins les plus profondes et les plus commodes.

---

(1) Chemins de fer austro-hongrois au 31 décembre 1890:
Longueur : 26.469 kilomètres dont 2.879 (10.87 p. 100) à deux voies.
Frais kilométriques de construction : 363.642 fr.
Effectif roulant :

Locomotives	5 272
Wagons à voyageurs	10.433
— à marchandises	139.562
Voyageurs à toutes distances	97.812.000 v.
— 1 kilomètre	3.703.815.000 v. k.
Marchandises à toutes distances	101.697.000 t.
— 1 kilomètre	10.388.048.000 t.
Recettes totales brutes	755.585.700 fr.
— kilométriques brutes	28.692 —
Dépenses totales brutes	407.115.200 —
— kilométriques brutes	13.157 —

Le réseau danubien de la Hongrie n'a pas d'ailleurs la valeur internationale qu'on lui prête souvent. Les denrées agricoles des pays du Bas-Danube vont en Europe occidentale par voie de mer; le développement de Trieste et de Fiume rend moins indispensable pour le commerce autrichien sa voie fluviale; qu'on pense en outre aux avantages de la voie ferrée de l'Arlberg pour le trafic avec l'Europe occidentale. La voie navigable du Danube servira surtout aux relations de l'Autriche-Hongrie avec les États riverains du cours inférieur de ce fleuve; l'Allemagne y gagnerait plus encore dans le cas d'une bonne jonction entre Elbe et Danube.

On peut distinguer dans les pays cisleithans deux groupes : l'un qui comprend les cours ou partie des cours des affluents du Danube et du Pô, l'autre composé des domaines autrichiens de l'Elbe, de l'Oder, de la Vistule, enfin du Dniestr.

Dans la zone alpestre proprement dite, les cours d'eau sont plutôt flottables que vraiment navigables et servent surtout au transport des trains de bois. Tel est le cas de l'Adige qui charrie les trains de bois alpestres à destination de l'Italie. L'Inn porte des navires à vapeur de faible tirant d'eau sur son cours inférieur. Mais c'est dans les grandes vallées longitudinales de l'est que circulent les fleuves utiles au trafic; ces vallées, celles de la Drave et surtout de la Save, ont l'avantage de continuer directement vers la Méditerranée le couloir du Danube serbo-hongrois. La Drave n'offre pas moins de 250 kilomètres de son cours à la navigation, dont 150 aux bateaux à vapeur; le port fluvial d'Esseg est, après ceux de Vienne et Buda-Pest, un des plus importants du réseau danubien. La Save, vraie voie d'accès vers les cols déprimés des Alpes orientales qui ouvrent le versant de l'Adriatique, est navigable sur un espace de 650 kilomètres, dont 600 accessibles aux steamers. Mais ces deux fleuves se rattachent au groupe transleithanien pour la majeure partie de leurs cours; la Cisleithanie n'en possède guère que les tronçons flottables.

La Bohême est sillonnée du sud au nord par une grande artère fluviale composée de la Moldau et de l'Elbe. Grâce à de nombreux travaux, barrages, écluses, on a pu assurer la navigation à vapeur à partir de Leitmeritz. On a étudié récemment un projet de canal entre l'Elbe et le Danube, canal long de 220 kilomètres qui franchirait un seuil de 550 mètres environ. L'établissement de cette nouvelle voie rattacherait par des liens d'intérêt et de trafic de plus en plus étroits la Bohême aux pays danubiens : ce riche pays d'agriculture et d'industrie pourrait ainsi disputer victorieusement à l'Allemagne les marchés du Levant et de la péninsule balkanique.

La Moravie est beaucoup moins bien partagée; la March ou Morava n'a pas été aménagée comme la Moldau et l'Elbe. Pourtant quels services ne rendrait pas à l'industrie une jonction par canaux entre les domaines de l'Oder et du Danube !

La Galicie et la Bukovine forment un dernier groupe. La Galicie serait un merveilleux passage pour la jonction par voies navigables de la Baltique à la mer Noire. Un canal entre le Dniestr et la Vistule n'exigerait

qu'une médiocre dépense et permettrait un trafic ininterrompu entre Odessa et la Baltique. On peut se demander, en revanche, si l'intérêt de l'Autriche-Hongrie, riche pays d'agriculture, est de faciliter la vente des grains russes sur les marchés prussiens ?

Les rivières navigables et canaux ont, en Autriche-Hongrie, un rôle spécial suivant la nature de chaque région. En Hongrie c'est le transport des produits agricoles, surtout des céréales qui alimente la navigation; la Transylvanie et la région alpestre confient à leurs voies navigables des trains de bois, troncs, planches, bois à brûler. En Bohême et en Autriche les eaux portent la houille et les métaux (1).

La navigation fluviale appartient presque tout entière à deux compagnies : la Compagnie de navigation à vapeur du Danube, et la Compagnie de navigation à vapeur du nord-ouest de l'Autriche (Elbe). Leur principal frêt consiste en céréales de Hongrie à destination des provinces autrichiennes de l'ouest et de l'Allemagne du sud (2).

Marine marchande; ports de mer; services maritimes. — Si l'on jugeait l'aptitude maritime de l'Autriche-Hongrie par la seule considération des qualités d'articulation de son littoral, on supposerait qu'elle doit être parmi les pays les plus favorisés de l'Europe. Mais les côtes istriotes et dalmates sont en relations difficiles avec les provinces intérieures de la monarchie; et l'Adriatique n'est autrichienne ou hongroise que d'une manière bien factice. Néanmoins, à force d'ingéniosité dans la construction des voies ferrées qui coupent le rempart alpestre, on a tiré de ce voisinage tout le parti possible. Istriotes et Dalmates sont devenus les rouliers d'un actif commerce, eux que la pêche faisait seule vivre autrefois (3).

Le mouvement de l'ensemble des ports autrichiens s'est élevé en 1891

---

(1) Longueurs navigables (1891) :

Autriche.....	6.580 kilom.	dont 3.835 pour les radeaux seuls.
Hongrie.....	4.907 —	

(2) Compagnie de navigation à vapeur du Danube (1891) :

Nombre de navires à vapeur.....	190
— de chalands.....	769
— de passagers.....	3.369.297
Poids des marchandises transportées...	19.827.380 quintaux.

Compagnie de navigation à vapeur du Nord-Ouest (1891) :

Nombre de navires à vapeur.....	41
— chalands.....	164
Poids des marchandises transportées....	6.528.473 quintaux.

(3) Marine marchande (1893) :

	Nombre.	Jauge.	Équipages.
Vapeurs.....	181	102.345 ton.	3.416 hommes.
Voiliers.....	10.352	183.010 —	28.120 —
Total...	10.533	285.415 —	31.536 —
Dont pour le commerce de long cours :			
Navires.....	274	214.180 —	5.658 —

à plus de 9 millions de tonnes tant à l'entrée qu'à la sortie. Presque tout le commerce se fait sous pavillon austro-hongrois (1).

Le port de *Trieste*, siège de la puissante compagnie du « Lloyd austro-hongrois », occupe le premier rang. Plus proche du Levant, de l'Égypte et du canal de Suez que les villes rivales de Marseille et de Gênes, Trieste a contre elle la difficulté de ses rapports transalpestres avec l'Autriche et l'Europe centrale. Qu'importe la plus grande proximité géométrique si les trains, sur un parcours moindre, perdent beaucoup plus de temps et de forcé motrice, sont péniblement hissés sur des rampes où l'on tombe souvent à une vitesse de 15 kilomètres et moins, à l'heure? C'est le cas des convois qui venant du nord ou du nord-est, gagnent Trieste en gravissant les Alpes : de sorte que, si ce port est à 200 kilomètres plus près du canal de Suez que Gênes, il est à bien des heures en plus de l'autre versant des Alpes. Malgré tout, son activité est considérable. Il en doit la meilleure partie à la grande compagnie de navigation du « Lloyd austro-hongrois ». Cette riche compagnie possède une flotte nombreuse. Ses navires, doués en général d'une vitesse médiocre, sont en revanche fort bien aménagés dans l'intérêt du négoce. Aucune recherche d'exactitude ponctuelle et militaire, comme chez les compagnies subventionnées de France, mais une ingéniosité toujours en éveil pour solliciter la clientèle, une facilité merveilleuse à se plier aux habitudes commerciales de chaque pays, voilà ce qui a fait la fortune prodigieuse du Lloyd dans le Levant.

Les principales *lignes régulières* sont dirigées vers Corfou, le Pirée, Constantinople, Smyrne, la côte de Syrie, l'Égypte, les Indes. L'Adriatique est desservie par plusieurs lignes de cabotage. Enfin le Lloyd a su accaparer une sorte de monopole dans l'archipel hellénique.

Mais Trieste doit aussi son importance à sa qualité de port franc. Son exportation consiste en céréales, bestiaux, sucres, boissons, houilles, bois, son importation en denrées coloniales, fruits de la zone méditerranéenne, raisins secs, etc. (2).

---

(1) Mouvement total (1891) :

Entrées.....	70.988 navires jaugeant..	9.339.454	tonneaux.
Sorties	70.814 —	9.337.037	—
Total...	151.802 —	18.676.491	—

Dont, sous pavillon autrichien :

Entrées.....	60.445 navires jaugeant.	8.323.126	tonneaux.
Sorties	60.286 —	8.316.570	—
Total....	120.731 —	16.639.696	—

(2) Commerce de Trieste (1892) :

Mouvement total des navires chargés..... 2.935.345 tonneaux.

	ENTRÉES		SORTIES	
	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.
Voiliers.....	3.313	127.896	2.289	124.636
Vapeurs.....	2.683	1.198.101	3.027	1.158.972
Total..... ..	5.996	1.325.997	5.316	1.283.608

Fiume, le port des pays hongrois, a un mouvement beaucoup moins important; il est d'ailleurs aussi médiocre que Trieste au point de vue de la sécurité des navires et de la facilité des communications avec l'arrière-pays. On y embarque les céréales et autres denrées agricoles amenées par la voie Buda-Pest-Agram (1).

Pola, excellent port, est réservé à la marine militaire.

Commerce proprement dit. — Le commerce de l'Autriche-Hongrie ne met pas encore ce pays à la place qu'il doit occuper parmi les grands États européens. Le développement encore insuffisant de son industrie, la difficulté d'unir dans un effort d'expansion nationale tant de peuples de races différentes, l'ont empêchée de jouer le rôle que lui assignaient ses richesses naturelles. Elle a remédié, en multipliant les voies de communication vers les ports de l'Adriatique, Trieste et Fiume, à son vice fondamental d'État privé de bons débouchés; mais elle ne peut devenir territoire de transit des marchandises allemandes qu'à son propre détriment. Dépourvue de colonies, mais maîtresse d'une assez nombreuse marine, elle a entrepris, non sans succès, de disputer aux grands peuples maritimes de l'Occident les marchés du Levant et de l'Orient.

Le *commerce intérieur* semblerait devoir être fort considérable, puisque l'empire se compose de deux régions de caractères différents, l'une déjà avancée en industrie, l'autre surtout agricole, entre lesquelles les échanges sont nécessaires. Mais d'une part le sentiment de la solidarité économique n'est pas encore bien profond; l'antagonisme des races restreint des relations que la nature paraissait imposer. D'autre part la mise en œuvre des richesses agricoles ou industrielles est insuffisante. Enfin nous avons constaté que le système des voies de communication est incomplet. Il est impossible d'estimer la valeur des échanges qui se font à l'intérieur; les anciennes manifestations du trafic dans chaque province, les foires se sont maintenues à Prague, Pest, Cracovie et Troppau.

Un *cabotage* assez actif est exercé dans l'Adriatique par les sujets dalmates de l'empire, Spalatro, Zara, Gravosa et Fiume, en sont les principaux centres.

Le *commerce extérieur* austro-hongrois oscille autour du chiffre de 3 milliards et demi de francs. Il s'est élevé assez régulièrement dans les dernières années, après une période de baisse considérable, suite de la crise qui a influencé toute l'Europe. Depuis que l'Autriche a été chassée de l'Allemagne, après la guerre malheureuse de 1866, elle s'est tournée

(1) Port de Fiume (1893) :

Mouvement total des navires chargés : 9.233 nav. jaug. 1.467.737 tonneaux.

	ENTRÉES		SORTIES.	
	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux
Voiliers	1.880	60.418	1.605	91.020
Vapeurs	2.916	633.394	2.832	682.903
	4.796	693.812	4.437	773.923

vers l'Orient, mais n'a pu y trouver que des compensations insignifiantes (1).

Les exportations sont toujours sensiblement supérieures aux importations. Cela tient à plusieurs causes. En première ligne, la fertilité de régions agricoles telles que la Hongrie, la Galicie et la Bohême, compense largement la médiocrité des pays montagneux, la monarchie peut donc vendre chaque année des objets de consommation pour une somme considérable. Enfin, si peu avancée que soit encore l'industrie si l'on considère la grande richesse minérale de l'Autriche-Hongrie, l'exportation des produits manufacturés dépasse encore sensiblement l'importation.

L'Autriche-Hongrie achète surtout des matières premières nécessaires à son industrie textile, des houilles, des filés de toute sorte, des peaux et fourrures, des tissus, des machines, des livres et cartes ; elle vend des céréales, des sucres, des bois, du bétail, de la houille (en Allemagne), des articles en acier, etc. (2).

Il y a donc, en somme, exploitation insuffisante encore des richesses nationales, mais aussi, dans la mesure restreinte où cette exploitation se fait, un heureux équilibre et même une légère supériorité des ventes sur les achats. L'Autriche-Hongrie n'a pas un mouvement d'affaires digne de sa population et de son sol; mais elle a le bonheur de pouvoir à peu près se suffire, avantage remarquable en un siècle où les relations tendent à se restreindre après une période de production à outrance en vue des ventes à l'extérieur.

Le premier client de l'Autriche-Hongrie est l'empire d'*Allemagne* qui lui demande plus de ses produits qu'il ne lui en vend. Cette intensité d'échanges s'explique par deux faits, d'une part, l'Autriche-Hongrie, riche

---

(1) Commerce austro-hongrois (1889-1892) :

	Importations.	Exportations.	Total.
1889.....	1.473.000.000 fr.	1.915.500.000 fr.	3.388.500.000 fr.
1890.....	1.526.750.000	1.928.500.000	3.455.250.000
1891.....	1.545.750.000	1.968.000.000	3.514.750.000
1892.....	1.568.000.000	1.808.000.000	3.376.000.000

(2) Détail des importations et exportations (1892) :

Importations.		Exportations.	
Matières textiles.....	280.000.000 fr.	Céréales.....	191.250.000 fr.
Peaux, cuirs et fourrures.....	98.000.000	Sucre.....	185.000.000
Café.....	89.750.000	Bois.....	140.000.000
Filés.....	83.250.000	Bétail.....	106.250.000
Tissus	63.250.000	Houille..	73.250.000
Tabac.....	59.000.000	Articles en cuir.....	69.500.000
Houille.....	52.750.000	Œufs	58.500.000
Machines,.....	46.750.000	Soies et soieries.....	50.500.000
Livres et cartes.....	34.500.000	Verrerie.....	45.750.000
Bétail.....	34.250.000	Papier	43.000.000
		Bière.....	18.250.000

en céréales et en bestiaux, contribue à nourrir les pays pauvres ou surpeuplés de l'Allemagne du sud et de l'est; la Bavière, la Saxe et la Prusse lui demandent une partie de leur subsistance. D'autre part l'Allemagne présente à la frontière austro-hongroise deux de ses plus riches régions d'industrie, la Silésie et la Saxe, qui fournissent des produits que l'industrie autrichienne ne fabrique pas ou fabrique en trop petite quantité, par exemple des tissus de coton ou de laine, des soieries, des filés ; ces pays expédient même de la houille. On saisit d'un coup d'œil le défaut de ces relations ; si l'Allemagne ne peut échapper au tribut qu'elle paye à l'Autriche-Hongrie pour se procurer des denrées alimentaires, l'Autriche-Hongrie se rend et se rendra de plus en plus indépendante. Il suffit que son industrie de Bohême, de Moravie et de Styrie se développe : la houille ne manque pas, ni le fer. Trieste est parfaitement située pour recevoir des soieries de l'Extrême-Orient le jour où ce délicat travail sera aussi bien acclimaté en Autriche qu'en Allemagne.

On ne s'étonnera donc pas de constater que de l'année 1884 à l'année 1885, l'Allemagne a vu ses ventes baisser de plus de 100 millions de francs et a réduit ses achats d'une moindre somme; une loi géographique se vérifie en dépit des combinaisons politiques.

En seconde ligne, viennent les *Iles Britanniques*, qui importent des objets manufacturés pour une somme plus considérable que celle de leurs achats.

Les conditions d'échange avec l'*Italie*, bien que le commerce porte simplement sur la somme de 240 millions de francs, sont autrement stables. L'Autriche-Hongrie, maîtresse d'une partie de la bande du territoire alpestre interposée entre l'Allemagne et l'Italie, est dans une situation excellente pour supplanter un jour l'Allemagne sur les marchés italiens. Or l'Italie ne saurait devenir grande puissance industrielle capable de se suffire, puisqu'elle est dépourvue de houille. Il y a là un débouché excellent pour les manufactures de Bohême, d'Autriche et de Styrie. L'Autriche-Hongrie peut acheter en Italie les produits méditerranéens que la Dalmatie et le Tyrol ne fournissent pas en quantité considérable, huiles d'olives, vins, riz, fruits divers, puis d'excellent fer, du soufre. La Hongrie trouve aussi chez les populations italiennes, très denses, un placement avantageux de ses denrées agricoles.

La *Suisse*, la *France* viennent ensuite, leurs échanges avec la monarchie austro-hongroise ont été considérablement augmentés à la suite du percement du tunnel de l'Arlberg. Les Hongrois vendent à la France des produits agricoles en concurrence avec ceux de l'Italie. Enfin, nous achetons beaucoup de bois bruts. Nos importations en Autriche-Hongrie, moins importantes, ont augmenté elles aussi, malgré la concurrence que font à nos produits ceux de l'Allemagne et de l'Italie, en particulier les vins de cette dernière.

La *Russie* dont l'industrie est encore beaucoup moins en rapport que celle d'Autriche-Hongrie avec les ressources naturelles du sol, demande à sa voisine du sud-ouest un certain nombre de produits manufacturés,

machines, tissus, etc. ; elle lui envoie, pour alimenter ses industries textiles, des laines, du lin, du chanvre. L'ensemble de ces échanges dépasse une valeur de 100 millions de francs. Il existe entre les deux pays une rivalité que les considérations économiques peuvent contribuer à expliquer mieux encore que les leçons de l'histoire ; tous deux sont grands producteurs de denrées agricoles, tous deux moins avancés en développement industriel que les États de l'Europe occidentale et centrale, mais également avides de conquérir la prééminence sur les marchés de la péninsule balkanique, et du Levant. L'Autriche-Hongrie a pris l'avance, grâce au plus rapide développement de son industrie et à l'appui de l'Allemagne qui la recommande et lui fait concurrence à la fois.

La *Roumanie*, la *Turquie*, la *Serbie*, la *Bulgarie* sont aujourd'hui sous la domination économique de l'Autriche-Hongrie ; les jeunes États libérés par la Russie sont surtout clients des rivaux de cette puissance. Ainsi la Roumanie seule fait avec l'Autriche-Hongrie un commerce de plus de 80 millions de francs. C'est que le Danube est une excellente voie pour s'insinuer dans cette région.

En dehors de l'Europe, l'Autriche-Hongrie entretient surtout des relations avec les pays asiatiques du *Levant*, avec les *États-Unis d'Amérique* et le *Brésil*, avec l'*Egypte* (1).

Le *transit* qui emprunte son territoire atteint une valeur considérable. Il comprend des produits allemands expédiés vers Trieste ou vers la Roumanie et la Serbie, des marchandises débarquées à Trieste pour l'Allemagne, enfin les envois des pays du bas Danube, riches en céréales, vers l'Europe centrale. L'ouverture de la voie ferrée jusqu'à Salonique, la future jonction avec les chemins de fer helléniques, ne peuvent qu'accroître le rôle du transit allemand sur le territoire austro-hongrois. Les bénéfices du transport de ces marchandises étrangères compensent-ils le tort que fait leur concurrence au commerce national ? Cette politique économique n'a qu'un inconvénient ; si la Russie est paralysée sur les mar-

---

(1) Principaux clients de l'Autriche-Hongrie (1892) :

	Importations.	Exportations.	Total.
Allemagne	577.552.500 fr.	1.004.992.500 fr.	1.582.545.500 fr.
Iles Britanniques	154.310.000	117.095.000	271.405.000
Italie	104.930.000	133.320.600	238.250.000
Suisse	65.562.500	78.155.000	143.717.500
France	54.235.000	62.955.000	117.190.000
Russie	60.117.000	41.412.500	101.529.500
États-Unis	62.730.000	34.665.000	97.395.000
Turquie	37.545.000	55.295.000	92.840.000
Roumanie	14.150.000	68.227.500	82.377.500
Serbie	37.835.000	31.892.500	69.727.500
Ports francs	9.837.500	44.267.500	54.105.000
Pays-Bas	16.510.000	27.197.500	43.707.500
Belgique	23.642.500	13.115.000	36.757.500
Grèce	19.470.000	8.942.500	28.412.500
Bulgarie	3.517.500	18.942.500	22.460.000

chés du Levant, ce qui ne peut toujours durer, l'Allemagne y supplante l'Autriche-Hongrie en même temps qu'elle semble l'y soutenir.

Conclusion. — Telle est la condition de cet empire, si riche, mais dont les richesses sont encore si médiocrement exploitées. Ce retard tient pour beaucoup à des causes politiques, aux âpres dissensions qui divisent les races si diverses dont se compose la population.

L'intérêt économique, tout puissant en notre siècle, devrait, semble-t-il, mettre fin aux discordes, rapprocher les races. Là encore il y a antagonisme. Hongrie agricole par excellence, Autriche industrielle n'ont point précisément les mêmes intérêts. Les pays d'agriculture sont rivaux de la Russie agricole et trouvent leur compte dans un rapprochement avec l'empire allemand, leur principal acheteur. La Bohême au contraire, rivale de la Silésie et de la Saxe, ne peut désirer une trop étroite intimité de l'empire à l'égard de ces dangereux concurrents. Les rivalités de races compliquent ces conflits d'intérêts.

Faut-il rappeler la difficulté des débouchés de cet État continental séparé de son domaine côtier par le large rempart des Alpes? Et ces communications précaires vers la mer du sud, l'Autriche n'en garde pas même le monopole; elle en partage avec l'empire allemand les avantages modestes. Est-ce la fameuse poussée vers l'est, vers Salonique et l'Archipel, qui doit racheter ces inconvénients? Ce n'est pas encore là une solution définitive, en admettant même que Turcs et Serbes ne se fatiguent jamais de laisser ouvertes à l'étranger les meilleures portes de leurs pays. C'est une étape provisoire de la question d'Orient que des raccordements de voies ferrées ne trancheront pas seuls.

CHAPITRE III

SUISSE

§ I. Coup d'œil sur la géographie physique et politique.

Situation et dimensions. — La Suisse est située au centre de l'Europe occidentale : seule des puissances européennes, elle n'a aucun accès à la mer, et se trouve entourée de tous côtés par des frontières terrestres. La France, l'Allemagne, l'Autriche et l'Italie sont ses voisines et veillent jalousement, dans leur propre intérêt, sur sa neutralité. La Suisse s'étend, entre les 45° 48′ et 47° 48′ de latitude nord, et les 3° 37′ et 8° 9′ de longitude orientale de Paris, sur une superficie de 41 346 kilomètres carrés.

Composition du sol et relief. — La Suisse est partagée, au point de vue de la géologie en trois grandes bandes parallèles, orientées du sud-ouest au nord-est. C'est d'abord, au sud, dans les grandes Alpes, la région cristalline, séparée de la région calcaire par la faille où coulent, en sens opposés le Rhône et le Rhin. Cette zone calcaire s'étend sur les massifs subalpins jusqu'à la ligne tirée de Villeneuve, au fond du lac de Genève, à Bregenz au fond du lac de Constance. La dernière bande est celle de la mollasse, qui couvre tout le reste du pays, depuis le pied des montagnes alpestres jusqu'à celui du Jura, qui appartient de nouveau aux formations calcaires.

La Suisse est essentiellement un pays de montagnes, un pays alpestre, les deux tiers de sa superficie sont occupés par les massifs des Alpes, et le dernier tiers, celui du plateau, est formé des débris alpestres apportés par les torrents ou les glaciers de l'époque glaciaire. Toute la partie méridionale et orientale, au sud-est de la ligne qui sépare la région calcaire de la région de la mollasse, est couverte des puissants massifs alpestres; ceux-ci, couverts de glaces et de neiges permanentes enlèvent une superficie considérable à la culture, mais aussi, par la beauté de leurs aspects, attirent une quantité toujours plus grande de touristes, et forment ainsi une nouvelle source de revenus pour le pays.

Malgré leur grande hauteur, les Alpes, surtout en Suisse, ne sont pas une barrière infranchissable entre les pays du nord et ceux du sud; profondément pénétrées par les vallées qui, du centre du pays, divergent dans tous les sens, elles offrent un grand nombre de passages relative-

ment faciles : un d'entre eux même livre accès à une voie ferrée de la plus grande importance internationale, c'est le passage du Saint-Gothard.

Entre le pied des Alpes et celui du Jura se trouve la région du plateau suisse, improprement appelé plaine suisse : du lac de Genève au Rhin, il s'étend, avec une hauteur moyenne de 4 à 500 mètres, sans offrir le moindre obstacle aux communications.

Le Jura enfin forme la limite entre la France et la Suisse. Mais tandis que, sur le versant français, il étend la longue série de ses chaînes parallèles, il tombe à pic sur le versant suisse, sauf à son extrémité nord-orientale où il couvre de ses ramifications peu élevées le territoire qui s'étend de Bâle à Schaffouse. Moins haut que les Alpes, le Jura est un obstacle plus difficile à franchir, les cols sont à peine plus bas que les sommets, et seules, quelques vallées longitudinales comme le Val-Travers permettent de passer, non sans difficulté, de Suisse en France.

Climat. — D'un relief moyen très considérable, éloignée de la mer, et séparée d'elle par des obstacles montagneux considérables, la Suisse a un climat en général très rigoureux. La neige ne quitte pas les hauts sommets, et demeure fort longtemps dans le reste du pays, sauf dans quelques vallées bien abritées, comme les bords du lac de Genève.

Les pluies sont naturellement considérables, et s'accroissent avec le relief; les lignes pluviométriques coïncident assez exactement avec les lignes hypsométriques. Ne dépassant pas 1 mètre sur le plateau et dans les vallées abritées comme le haut Valais, la couche d'eau annuelle atteint et dépasse $2^{m},50$ sur les hauts sommets. En automne, en hiver et au printemps, c'est sous forme de neige que tombe l'eau, elle s'amasse en grandes quantités, forme des glaciers qui, la belle saison venue, compensent pour les fleuves la rareté des pluies.

Hydrographie. — Le nœud du Saint-Gothard est le grand centre hydrographique de l'Europe. De ce point et de ses environs divergent le Rhône, le Rhin et ses affluents l'Aar et la Reuss, le Tessin et l'Inn. Les eaux tombées sur le Gothard vont donc dans toutes les mers européennes, Océan, Méditerranée, mer Noire. Tous ces fleuves ont des caractères semblables : torrentiels et troubles dans leur cours supérieur, ils s'apaisent, se régularisent et se filtrent dans les grands réservoirs lacustres formés à la sortie des montagnes. Leur période de débit considérable est au moment de la fonte des neiges, et les glaciers soutiennent leur niveau pendant l'été. Si aucun d'entre eux n'est vraiment navigable, leurs vallées sont cependant des voies d'accès relativement faciles à travers les Alpes.

Les lacs sont nombreux en Suisse : sans parler des cuvettes sans importance de la haute montagne, les lacs de la lisière des massifs, outre leur utilité comme régulateurs des fleuves, servent de voies de communication assez fréquentées.

Populations. — Bien qu'unies par un patriotisme légendaire, les populations de la Suisse sont de races différentes, et les langues sont diverses : Allemands, Français, Italiens, Romanches se partagent inégalement le

territoire de la Confédération. La religion, de même, divise le pays entre catholiques et protestants (1).

La population, de densité très inégale (71 par kil. carr. en moyenne), s'accroît assez rapidement (0.375 p. 100 par an), et l'émigration n'enlève qu'un tiers de l'excédent des naissances (2).

Gouvernement. — La Suisse est une confédération de 22 cantons (dont trois divisés en deux sous-cantons). Chacun de ces cantons est autonome pour tout ce qui n'intéresse pas l'ensemble de la confédération.

Le gouvernement fédéral se compose d'une *assemblée fédérale* divisée en *conseil fédéral*, assemblée des représentants du peuple élus au suffrage universel au prorata de la population et en *conseil des États*, réunion des délégués des 22 cantons (deux délégués par canton). Ces deux conseils élisent à leur tour le *conseil fédéral*, composé des sept ministres et qui a le pouvoir exécutif. Le président de la confédération est élu pour un an par ses collègues du conseil fédéral.

Les finances de la confédération sont prospères, la dette est infime, mais, malgré la garantie des puissances, la Suisse, pour faire respecter sa neutralité, que ses voisins auraient trop d'intérêt à violer en cas de guerre, a été obligée, ces dernières années surtout, à des dépenses d'armement assez considérables. Les finances particulières des cantons, aussi importantes au moins que celles de la confédération, sont, sauf quelques rares exceptions, assez prospères, et quelques-uns d'entre eux ont pu supprimer tout impôt direct.

La Suisse n'a pas d'armée permanente, mais chaque citoyen, exercé pendant quelques semaines, a un équipement et ses armes chez lui et

---

(1) Population (1888, dernier recensement) :

Population totale..... 2.917.754 hab. Moyenne kilométrique... 71

Langues :	Allemande.....	2.083.097
—	Française.....	634.613
—	Italienne.....	155.130
—	Romanche.....	38.357
Religions :	Protestants.....	1.716.548
—	Catholiques.....	1.183.828
—	Israélites.....	8.069

(2) Mouvement de la population :

	Naissances.	Décès.	Excédent.	Émigration.
1888..	84.444	61.575	22.869	8.346
1889.....	84.279	62.818	21.461	8.430
1890	81.620	64.877	16.743	7.712
1891.....	86.721	64.308	22.413	7.516

Principales villes (1893) :

Zurich (avec faubourgs).	103.271 hab.	Berne.....	47.620 hab.
Genève —	78.777	Lausanne.....	35.623
Bâle	75.114		

peut se rendre très rapidement au point menacé sur l'appel du pays (1).

§ II. — Géographie économique.

A. — Agriculture.

Condition générale. Principales zones. — La Suisse, par son relief et son climat, ne peut être un pays d'agriculture très développée; mais ces mêmes conditions, et en particulier, le climat très pluvieux, sont excellentes pour l'élevage du bétail; aussi les Suisses excellent-ils dans ce genre d'agriculture.

Dans ce pays de montagnes, peu étendu du reste, les régions agricoles, au lieu de se juxtaposer, se superposent suivant l'altitude, ce qui a permis de distinguer quatre zones d'altitude principales :

Jusqu'à 550 mètres prospèrent les vignes; jusqu'à 800 et 850 mètres le sol est occupé par des champs de blé et par des forêts de chênes; cette seconde zone compte aussi de luxuriantes prairies qui donnent deux coupes par an. Au-dessus de cette limite apparaissent les bois de hêtres et de sapins, les champs de seigle, les arbres fruitiers; jusqu'à 1,300 mètres, on y voit encore de belles prairies. De 1,300 à 1,800 mètres se développent les forêts de sapins et les pâturages; enfin, plus haut, jusqu'à la limite des neiges persistantes, se trouve l' « alpe » ou pâturage d'herbe rase et savoureuse que le bétail paît pendant la belle saison. En somme, les deux tiers de la superficie totale du pays sont susceptibles d'une exploitation quelconque (2).

---

(1) Finances de la Confédération :

	Recettes.	Dépenses.
1888.....	59.882.863 fr.	58.555.087 fr.
1889.....	65.571.700	64.435.605
1890.....	67.621.251	66.688.381
1891.....	69.041.928	73.012.038
1892.....	75.961.135	86.246.945 (dép. milit.)

Dette publique : 64.128.423 fr. Intérêts : 3.677.440 fr. Fortune de l'État : 115.467.735 fr.

Budget de la guerre..... 24.422.491 (augmentation provisoire).

Budgets des Cantons (1890) :

Recettes ..... 79.152.000 fr. Dépenses..... 80.178.000 fr.
Dettes..... 259.483.000

Armée (en temps de guerre seulement) : 212.909 hommes, sans compter le landsturm qui élèverait ce total à 273.773 hommes.

(2) Répartition du terrain :

Terrain improductif..... ..... 28,4 p. 100.

Le terrain productif se répartit ainsi :

Herbes et pâturages.....	35,8 p. 100.
Forêts.....	29,1 —
Fruits.....	18,7 —
Céréales et jardins.....	16,4 —

Forêts. — La Suisse est riche en forêts, mais elle ne tire de cette ressource qu'un profit insuffisant.

Depuis le commencement du siècle on a déboisé sans aucune mesure les pentes des montagnes au plus grand détriment de la régularité des cours d'eau et du climat. Des lois récemment votées arrêteront ces ravages dans le domaine de la Confédération ; mais les forêts sont en majeure partie des propriétés privées sur lesquelles la Confédération n'a qu'un droit de surveillance. Les essences les plus richement représentées dans les forêts helvétiques sont les sapins, les hêtres, les chênes, les frênes, les noyers, les bouleaux (1).

Principales cultures. — Les terres arables, rares et médiocres, ne produisent que les 2/7 de la quantité de *céréales* qu'exige la nourriture du peuple suisse. La récolte provient surtout, pour le froment et l'épeautre, l'avoine et le seigle, des parties basses des cantons de Vaud, de Berne, d'Argovie et de Thurgovie ; le froment est très peu cultivé. Les vallées du canton du Tessin donnent du maïs ; cette plante se rencontre même dans les parties bien exposées des Grisons et du canton de Saint-Gall (2).

Cette pauvreté en céréales est compensée par la culture des *pommes de terre* qui forment une bonne part de la nourriture dans les campagnes. On en récolte, en moyenne, 10 millions d'hectolitres.

La Suisse, qui est, comme la France, partagée en un grand nombre de petites propriétés, a développé les *cultures maraîchères* avec un soin tout particulier.

Parmi les *cultures arborescentes*, la *vigne* est au premier rang. La présence de 28,000 hectares de vignobles en ce pays d'une grande altitude moyenne s'explique par le phénomène d'adoucissement de température que produisent les lacs dans leur voisinage. C'est en effet sur les coteaux des environs des lacs de Genève, de Neuchâtel que les vignes sont cultivées avec le plus de soin et de succès ; le Valais et le canton de Saint-Gall en possèdent aussi une certaine étendue. Autour des lacs on voit encore des vignes à 550 mètres d'altitude, ce qui est très rare en France sous une latitude analogue. Il en est même quelques-unes qui s'échelonnent sur des côtes de 800 mètres dans le canton de Vaud.

La Suisse a le bonheur de n'avoir reçu presque aucune atteinte du phylloxéra qui exerce tant de ravages dans les pays voisins. Les crus les plus célèbres sont ceux du lac Léman et du lac de Neuchâtel. Une partie

---

(1) Superficie des forêts..... 830.299 hectares.

(2) Récolte des céréales (1891) :

Blé.....	645.000	quintaux.
Seigle.....	300.000	—
Avoine.....	800.000	—
Maïs et Orge.....	250.000	—
Total.....	1.995.000	—

Importation des céréales dans la même année 5.024.230 quintaux.

de ces vins est transformée en vins de Champagne qui vont, sur les marchés des États-Unis d'Amérique, faire concurrence aux marques françaises (1).

Les *arbres fruitiers* sont l'objet de soins excellents dans les cantons du nord, Argovie, Zurich, Schaffouse, Thurgovie. Il est telles vallées qui présentent l'aspect de véritables et immenses vergers. Ici on fabrique une certaine quantité de *cidre*; là du *kirschwasser* qui rivalise avec celui des Vosges et de la Forêt-Noire.

Les *cultures industrielles* ne sont point nombreuses. Le *tabac* des cantons de Fribourg et de Vaud n'alimente guère que la consommation locale. Le *lin* et le *chanvre* ne sont plus cultivés, dans les cantons du nord, que pour quelques emplois domestiques ; leur usage n'est pas vraiment industriel. L'*absinthe* du Jura ne saurait porter davantage le nom de plante cultivée, mais est industrielle au premier chef; c'est un représentant de la flore sauvage.

Élevage. — Les prairies, « alpes » et pâturages, dont nous avons constaté le grand développement, sont tantôt propriété privée de petite étendue, tantôt la propriété commune d'une petite ville ou d'un village, souvent enfin domaines appartenant à des industriels associés pour la fabrication des fromages. Les pâturages de la haute montagne ou alpe, sont occupés par les troupeaux, vivant presque en liberté, sous la conduite d'un petit nombre de bergers pendant toute la belle saison. Dès la fonte des neiges, les animaux de toute une région sont réunis et montent à l'alpe, d'où ils ne descendent qu'à l'apparition des premières neiges. Les produits (lait, fromages, etc.), sont partagés entre les propriétaires à la fin de la campagne.

Le gros *bétail* est nombreux en Suisse, au moins les animaux d'espèce bovine. Ils appartiennent à deux races bien différentes : la race de Schwitz, brune et de taille moyenne, peuple surtout les montagnes; la race tachetée, que l'on appelle aussi race du Jura ou « race d'abondance », est de forte taille et séjourne sur les plateaux, dans les cantons de Berne et de Fribourg. La Suisse est, si l'on considère le rapport entre sa population et le nombre de ses troupeaux d'espèce bovine, un peu plus riche que la France. Les autres animaux n'existent qu'en nombre assez restreint (2).

Le Valais élève beaucoup d'*abeilles* qui produisent un miel renommé; on compte à peu près 180,000 ruches dans toute la Suisse.

---

(1) Récolte moyenne des vins..... 1.000.000 hectolitres.

(2) Animaux domestiques (1886, dernier recensement) :

Bêtes à cornes.....	1.211.713
Chevaux.....	98.333
Moutons	341.632
Chèvres	415.619
Porcs.....	394.451

Le *Tessin* dont les vallées sont ouvertes aux influences du climat méditerranéen, offre un sol propice au mûrier : le val Misocco est un centre important de l'élève du *ver à soie*.

La *chasse*, qui fut longtemps une ressource assez importante des populations helvétiques, est fort restreinte aujourd'hui, par suite d'abus séculaires : les animaux des montagnes, auxquels on fait une guerre acharnée, disparaissent insensiblement. En revanche les lacs et les rivières fournissent aux pêcheurs un abondant tribut de poissons, truites, etc... ; les anguilles du Tessin sont l'objet d'un commerce considérable tant avec la Lombardie qu'avec les cantons voisins. On voit même des wagons entiers chargés d'escargots des Grisons prendre le chemin de l'Italie au moment du carême.

B. — Industrie.

Condition naturelle. — L'industrie helvétique est une exception géographique très intéressante. En effet, les conditions dans lesquelles elle s'est développée au point de devenir l'une des plus florissantes de l'Europe, sont particulières et originales. Pauvre en combustibles minéraux et en métaux, elle dispose cependant d'une force motrice considérable fournie par les torrents de la montagne; et, comme l'emploi de cette force, longtemps négligée, devient de plus en plus ingénieux, grâce aux découvertes de la science, les industries helvétiques ont pu se maintenir et prospérer en ce siècle de houille et de fer.

Il est vrai que les populations de la Suisse apportent à l'industrie nationale le concours d'une habileté de main-d'œuvre remarquable. Elles sont sobres, capables de se contenter de modestes salaires; ce sont des mérites qu'encourage la médiocrité des impôts. Cette modicité de la main-d'œuvre cependant, accrue par une immigration allemande considérable à l'est, commence à inquiéter les Suisses : les prix ne sont pas en rapport avec celui des denrées de première nécessité, et risquent d'amener une crise regrettable.

Industries diverses. — Les *industries dérivées du règne minéral* ne sauraient être très prospères en ce pays où la houille et les métaux sont rares. On tire des médiocres houillères des cantons de Saint-Gall et de Lucerne 20,000 tonnes de combustible. Le Valais a des gisements de lignite et d'anthracite dont l'exploitation est très défectueuse. Enfin d'immenses tourbières remplissent certaines cuvettes des vallées du Jura neuchâtelois et de plusieurs autres cantons.

Quelques mines du Jura et du canton des Grisons fournissent ensemble un maigre produit de 10,000 tonnes de *fer* brut. Le val Davos, dans les Grisons, renferme plusieurs mines de *plomb*.

Les *salines* des cantons d'Argovie et de Vaud (Bex) sont déjà une plus grande richesse (12,000 tonnes); et l'*asphalte* exploité dans le canton de Neuchâtel est l'objet d'un trafic assez important (15,000 tonnes).

Les *carrières* sont d'une abondance remarquable. Les *granits* des can-

tons d'Uri et du Tessin, les *marbres* que fournissent les avant-monts calcaires dans les Grisons, les cantons de Saint-Gall, de Vaud, de Berne, de Fribourg, etc., les *ardoises*, le *porphyre*, l'*albâtre*, les *pierres meulières* de Saint-Gall, les *cristaux* du Valais et des Grisons, le *plâtre*, voilà des ressources qui ont le défaut d'être communes chez tous les voisins alpestres de la Suisse ; elles ne peuvent donc donner lieu à l'exploitation vraiment industrielle qui résulte seulement de la nécessité des échanges.

Les *eaux minérales* sont, en revanche, une attraction de plus pour les nombreux étrangers qui viennent chercher en Suisse, pendant la belle saison, le repos et la santé. *Louèche*, dans le Valais, *Saint-Moritz* et *Ragatz* dans le Saint-Gall, *Bex* dans le Vaud, *Baden* dans l'Argovie ont une vogue prodigieuse.

La mise en œuvre vraiment industrielle des matières premières minérales est plus importante qu'on ne pourrait le croire en raison de la pauvreté relative du sous-sol. L'emploi ingénieux des forces naturelles prises aux torrents et aux fleuves, l'habileté de la main-d'œuvre ont corrigé la pénurie des conditions premières et la Suisse peut importer d'Allemagne les houilles qui lui sont nécessaires. Les *forges* de Liesstal, les *fabriques de machines* de Zurich, de Winterthur et de Oerlikon comptent parmi les meilleures de l'Europe ; Schaffouse a des *aciéries* renommées ; Aarau, avec sa fonderie de canons et sa *coutellerie*, occupe de nombreux ouvriers. Mais il n'y a là rien qui ressemble à la distribution géographique des industries que l'on peut constater en Angleterre et en Allemagne ; l'homme, loin de subir l'action du sol, a réagi avec succès et créé des industries dans des conditions non pas précisément factices, mais moins favorables qu'ailleurs. Au reste il n'avait pas le choix. Enserrés entre des peuples plus favorisés, français, allemand, autrichien, les Suisses ne pouvaient s'en tenir à la vie pastorale et agricole sous peine de descendre et de perdre leur indépendance économique, ce qui, en notre temps, conduit vite à l'autre servitude. L'émigration aurait vite ravagé leur pays comme elle ravage certains cantons des Alpes françaises et italiennes. En demandant à l'étranger le combustible et les matières premières, ils ont su racheter, à force d'habileté et de labeur, leur infériorité naturelle. C'est là une merveille souvent admirée et toujours avec raison.

Rien n'explique mieux que l'*industrie horlogère* le caractère original de l'activité économique de la Suisse. Les travaux délicats où la main-d'œuvre donne aux objets la majeure partie de leur valeur y sont surtout en honneur. La production suisse, la première du monde, est de plus d'un million et demi de pièces par an ; sa valeur approche de 90 millions de francs. L'industrie horlogère date de 1587 ; elle s'est rapidement perfectionnée en notre siècle, grâce à la création de nombreuses écoles d'horlogerie. Sa localisation n'a rien de géographique ; la Suisse française en

---

(1) Industries métallurgiques :

Usines ..... 547 occupant 33.056 ouvriers.

a conservé la tradition (Chaux-de-Fonds, Genève); mais il n'y a rien dans la condition physique de ce pays qui explique la persistance du métier d'horlogers chez ses habitants.

Aussi honorables pour le peuple suisse, mais aussi peu intéressantes au point de vue géographique sont les industries de la *céramique* et de la *faïencerie* à Winterthur et à Carouge. C'est presque un paradoxe que l'existence de ces métiers qui exigent une telle consommation de houille dans un pays si pauvre en combustible. Mais la main-d'œuvre, habile et peu chère, compense la disette de houille.

La mécanique savante devait être un des privilèges de ces artisans dont l'intelligente ténacité a triomphé des résistances de la nature. Genève excelle dans la fabrication des *instruments de précision;* Glaris rivalise, pour celle des *instruments de musique*, avec les fabriques des bourgs montagnards de l'Allemagne.

La plus importante de toutes les industries suisses est sans contredit celle des *fils* et des *tissus*. Elle dérive de deux causes, de la présence de la force motrice empruntée aux cours d'eau, de l'habileté traditionnelle en ce genre de travail. C'est dans les régions de la plaine et des avant-monts dans les cantons d'Argovie, de Zurich, de Saint-Gall et d'Appenzell qu'on rencontre le plus grand nombre de filatures et de tissages (1).

Zurich et Winterthur ont la prééminence pour la *filature du coton*; le canton de Saint-Gall se place au premier rang pour le tissage des *cotonnades*.

Les *soieries* de Zurich et de Bâle font concurrence à celles de Lyon, non sans succès. Dès le treizième siècle cette industrie était célèbre en Suisse; mais elle était en pleine décadence au moment où les réfugiés français lui donnèrent, au dix-septième siècle, une si active impulsion. Bien entendu, les cocons du Tessin ne suffisent plus aux besoins de la fabrication nationale, supérieure à celle de l'Italie (2).

Le travail de la *laine* et du *chanvre* n'a pas vraiment une valeur industrielle; il n'occupe que quelques districts des cantons d'Argovie et de Thurgovie.

Parmi les *industries* essentiellement *agricoles* citons la fabrication des *fromages* et des *liqueurs* (3). Une dernière *industrie* spéciale à la Suisse, consiste dans l'exploitation des beautés de la nature, des qualités thérapeutiques de son air. Les Suisses ont su très habilement tirer un profit considérable de ces conditions favorables (4).

En résumé les industries suisses ne sont presque à aucun degré l'ex-

---

(1) Industrie textile... 1.943 usines employant 89.901 ouvriers.

(2) Industrie de la soie : (Zurich et environs).... 5.000 métiers.

(3) Exportation du fromage et du lait concentré :

Fromages.....	23.118.000 kilogrammes.
Lait concentré.....	13.428.900 —

(4) Il existe en Suisse environ 1.000 hôtels occupant environ 16.000 personnes, et donnant un revenu d'environ 50 millions de francs par an.

pression de rapports naturels et normaux entre la terre et l'homme; on n'en trouve l'explication que dans le maintien de métiers traditionnels, que dans le développement scientifique d'une main-d'œuvre qui fut toujours habile et reste à bon marché. A ce titre, la nature exerce son influence sur l'homme, puisque la pauvreté même de ce pays de montagnes conserve aux travailleurs suisses la sobriété et l'esprit d'ordre de leurs ancêtres. Mais si l'étude de ces influences peut et doit intéresser le philosophe et l'économiste, elle ne frappe le géographe qu'à titre d'exception. L'activité de ce pays se développe en dépit des conditions défavorables; l'intelligence et le labeur de l'homme y font équilibre à la pauvreté du sol.

Il n'y a point distribution géographique des industries, au vrai sens du mot. Si l'on consulte une carte des villes et régions industrielles, on constate que l'activité manufacturière est concentrée dans les cantons de la plaine, des avant-monts alpestres et du Jura, c'est-à-dire, en somme, dans les cantons les plus peuplés. Ainsi on reconnaît là un trait de la localisation ordinaire des industries; les plus grandes agglomérations urbaines, villes ou gros bourgs, exercent leur attraction. La richesse industrielle s'est superposée à la richesse agricole, s'est développée en raison du plus haut degré d'aisance et d'instruction. Enfin le voisinage de deux pays avec lesquels la Suisse a exercé de tout temps d'actives et intimes relations, la France et l'Allemagne, a déterminé dans une certaine mesure l'emplacement des groupes industriels.

Faut-il croire que les industries suisses sont plus exposées que d'autres aux dangers des spéculations, des grèves, de la mode? Ce serait exagérer, dans le cas présent, l'action des causes naturelles, ou plutôt ne pas voir que d'autres avantages compensent la médiocrité des ressources minérales. L'admirable position commerciale de la Suisse rachète les défauts de sa dotation en richesses industrielles. En général, chez les peuples où les éléments de la prospérité économique sont dans une condition d'équilibre moyen, le commerce est une résultante de l'industrie, dépend de son activité, de ses ressources naturelles. En Suisse le contraire a lieu. Du jour où les relations internationales se sont développées, de coin isolé, elle est devenue carrefour fréquenté et indispensable; or tout grand courant commercial suscite, par une réaction souvent constatée, l'industrie sur son passage; la Suisse devait donc, dans la période contemporaine, gagner en importance industrielle. De sorte que, sous une apparente contradiction, la nature a favorisé ce pays; il est mal doté, mais bien situé. On doit toujours ajouter que ses habitants, pour avoir habilement confirmé leur conduite à cette aptitude particulière, ont multiplié leurs chances de prospérité.

C. — Commerce.

Voies de communication. — Les Suisses sont de merveilleux commerçants et dans une excellente situation naturelle, au moins en ce

siècle de grandes relations internationales. Le territoire helvétique d'où rayonnent tant de vallées importantes vers toutes les directions, Rhône, Rhin, Inn, Tessin, est forcément le nœud des communications entre ces vallées qui sont des chemins très fréquentés du trafic international. Que l'on tire des lignes de Calais à Brindisi, d'Anvers à Gênes ou Brindisi, de l'Allemagne rhénane à la plaine du Pô ou aux ports italiens, de la France moyenne à l'Autriche, toutes passent sur le territoire helvétique. Le Saint-Gothard, aujourd'hui percé, est le carrefour par excellence de ce pays qui, tout entier, est si heureusement placé pour e transit.

Mais en raison de la nature accidentée de la Suisse et de la rudesse de ses pentes, l'établissement des voies de communication a été difficile et coûteux.

Avant l'invention des voies ferrées, avant que les relations internationales eussent cette intensité dont la Suisse a tant bénéficié, les *routes* ont joué un grand rôle sur le territoire helvétique. L'étude des routes alpestres, même bornée à celles des Alpes centrales, est une de celles qui éclairent le plus l'histoire des relations commerciales des États européens (1).

La *route du Grand-Saint-Bernard* ouvrait, au temps des Romains, les communications entre Rhône et Pô par un haut passage de 2,500 mètres d'altitude; le chemin actuel est l'œuvre de Bonaparte, premier consul, après la victoire de Marengo. Le trafic qui l'emploie est tout local.

La *route du Simplon*, créée par Napoléon, pour rapprocher Paris et Milan, coupe la crête alpestre à 2,000 mètres environ; elle a beaucoup perdu de son ancienne importance depuis le percement du tunnel du Saint-Gothard.

De tout temps la *route du Saint-Gothard* fut plus fréquentée que les précédentes; rejoignant les deux grandes vallées de la Reuss et du Tessin, elle ouvre les relations les plus faciles entre le plateau suisse et la Lombardie. « Dès le moyen âge, le trafic avec l'Italie de tout le bassin du Rhin en aval du lac de Constance passait à peu près exclusivement par le Saint-Gothard » (2). Son altitude est légèrement supérieure à celle de la route du Simplon.

Les cols du *Bernardin*, du *Splügen*, de la *Maloya* et du *Bernina*, aujourd'hui tous carrossables, ne sont plus guère employés que pour les transactions restreintes entre vallées voisines. Splügen, Bernardin et Bernina n'ont pas livré passage, pendant la dernière période décennale, au même nombre de voyageurs que le Saint-Gothard.

La circulation des voyageurs sur les routes alpestres est estimée à 500,000 individus par an, dont 250,000 en voiture. Le trafic des marchan-

---

(1) Cf. A. Himly, *Histoire de la formation territoriale des États de l'Europe Centrale*, t. I, p. 51-64. Nous renvoyons une fois pour toutes à cette étude très complète, et que nous avons suivie de près.

(2) *Himly*, p. 58-59.

dises s'y est réduit de beaucoup depuis la construction de nombreuses *voies ferrées.*

La construction du réseau de chemins de fer suisses ne fut entreprise qu'en 1844, et c'est seulement à partir de 1850 qu'elle fut poussée avec activité (1).

Dans leur ensemble, les voies ferrées suisses sont concentrées au nord et à l'ouest. On les a construites dans les régions de plateaux, de plaines ou de grandes vallées, qui sont aussi les seules régions riches où l'on puisse espérer un trafic rémunérateur. Enfin ce réseau est rejoint, par une ou plusieurs lignes, aux réseaux de France, d'Allemagne, d'Autriche-Hongrie et d'Italie.

Si l'on considère, au point de vue des relations à l'intérieur, la forme du réseau suisse, on est porté à regarder Berne comme son vrai centre géographique. Mais cette considération est secondaire. Les chemins de fer de la Suisse, comme ceux de la Hollande, n'ont d'importance économique qu'à titre de continuation et de jonction des réseaux voisins. C'est là leur rôle principal. Or à cet égard Bâle, déjà centre administratif de premier ordre, est le vrai point de départ. Là passent les trains internationaux qui, de France et d'Allemagne, gagnent la trouée du Saint-Gothard, Milan, Bologne et Brindisi, ou bien Gênes, c'est-à-dire les relations du nord au sud à travers la largeur de l'Europe. L'ouverture du tunnel de l'Arlberg qui a permis à la France et à l'Autriche de communiquer librement par le territoire suisse, sans être obligées désormais d'emprunter le passage sur les rails allemands, donne une nouvelle importance à Bâle, comme station du grand trajet international d'est en ouest.

A l'intérieur on peut distinguer les lignes :

1° De Bâle à Schaffouse, Constance, Coire ou l'Arlberg ;
2° De Bâle à Zurich et à Coire ;
3° De Bâle à Berne, Fribourg, Lausanne, Genève ;
4° De Bâle à Neuchâtel, Lausanne ;
5° De Bâle à Lucerne, le Saint-Gothard et Bellinzona ;
6° De Lausanne à Brigue ;
7° De Neuchâtel à la Chaux-de-Fonds.

La jonction avec les réseaux étrangers est assurée par de nombreuses lignes : 8 avec l'Allemagne, à Bâle, Schaffouse, etc. ; 5 avec la France — Bâle à Belfort par Mulhouse ou par Delle, Neuchâtel à Pontarlier par le Val-Travers, Lausanne à Pontarlier par Vallorbes, Genève à Lyon par Bellegarde ; 1 avec l'Autriche par l'Arlberg ; 1 avec l'Italie par le Saint-Gothard.

---

(1) Chemins de fer suisses :

1876.....	2.088 kilom.	
1887.....	3.097 —	plus 63 kilom. appartenant à des compagnies étrangères.
1893..	3.532 —	

Le percement du *Saint-Gothard*, terminé en 1882, est une des œuvres les plus remarquables de notre époque. Le tunnel qui coupe les Alpes entre Gœschenen et Airolo, à une altitude de 1154 mètres, sur une longueur de 14,920 mètres, a ouvert entre la France du nord et de l'est, la Belgique, la Hollande et l'Allemagne occidentale des relations plus directes. L'entreprise a surtout profité à l'Allemagne, à l'Italie et à la Suisse allemande; elle a nui dans une certaine mesure aux intérêts français et restreint le trafic de transit qui traversait notre pays; soit de Calais à Marseille, soit de Calais au Mont-Cenis et à l'Italie. Mais les inconvénients pour le trafic français ont été moindres qu'on aurait pu le craindre; la voie du Gothard est coûteuse par suite des fortes dépenses de premier établissement et de transport; le matériel est cher, il faut, en outre, une plus grande quantité de charbon pour faire passer aux trains les fortes rampes de la ligne.

Les frais de premier établissement du réseau suisse ne sont pas très élevés. Et cependant la construction des ouvrages d'art a absorbé des sommes considérables; mais, dans ce pays pauvre, les frais d'achat du terrain ont été souvent médiocres, parfois nuls; ainsi s'explique la modicité apparente du prix de revient.

Les bénéfices de l'exploitation, malgré l'appoint du commerce international, ont été médiocres. Les recettes brutes sont les plus faibles avec celles de l'Espagne, à peines supérieures à celles des Pays-Bas, où la navigation est si active. Le produit net kilométrique est peu élevé bien que les dépenses d'entretien ne soient pas considérables.

Le réseau suisse transporte beaucoup de voyageurs et une quantité de marchandises analogue à celles que transportent en moyenne les chemins de fer français (1).

N'oublions jamais, en faisant cette comparaison, que la Suisse concentre tout son trafic sur les voies ferrées; éloignée de toute mer, elle n'a point de *voies navigables*, sauf ses lacs, pauvres instruments de transport qui intéressent seulement les riverains et les touristes pendant la belle saison. Faisons exception pour le lac de Constance sur lequel Romanshorn est

---

(1) Résultat de l'exploitation des chemins de fer en 1891 :

Longueur construite..... 3.182 kilom. plus 11 kilom. de funiculaires.

Capital d'établissement par kilomètre... 306.000 fr.

Mouvement :

Voyageurs à toutes distances.....	34.841.500 v.
— 1 kilomètre.....	726.764.400 v. k.
Marchandises à toutes distances.....	9.673.200 t.
— 1 kilomètre.....	571.287.400 t. k.
Recettes brutes totales.....	94.192.000 fr.
Dépenses — —	57.298.400
Recettes nettes totales.....	36.893.700
Recette brute kilométrique.....	28.731
Dépense — —	17.477
Recette nette —	11.254

un port assez actif par où se font des échanges entre Suisse et Allemagne.

Commerce proprement dit. — Le *commerce intérieur* n'est point très considérable. Il y a toutefois envoi constant des denrées alimentaires de la plaine et des plateaux vers les régions plus pauvres de la montagne.

Le *commerce extérieur* est d'une activité extraordinaire, si l'on songe à la faiblesse numérique de la population suisse et à la pauvreté relative du pays.

La Suisse importe surtout des objets d'alimentation, des minerais et métaux, et des matières premières ou filés pour l'industrie textile ; cette dernière catégorie de marchandises représente plus du tiers de ses achats à l'étranger. Elle exporte surtout des tissus et filés et des machines ou objets en métal (1).

L'*Allemagne* vient naturellement au premier rang des pays qui commercent avec la Suisse, ce qui s'explique par la facilité des communications. Mais l'Allemagne vend aux Suisses plus qu'elle ne leur achète : ses objets manufacturés inondent le marché helvétique.

La *France* venait encore au deuxième rang en 1892, mais la résiliation des traités de commerce opérée en cette année avait porté un grave coup à nos relations avec le petit peuple voisin, qui mettait une sorte de susceptibilité et de patriotisme à ne plus rien acheter en France. Les exportations, même de produits suisses, au-delà du Jura, avaient subi une forte diminution (2). Dans le courant de l'année 1895, les relations ont été re-

---

(1) Commerce helvétique (1892) :

Importations	913.100.000 fr.
Exportations	688.020.000
Total	1.601.120.000

Principaux objets de commerce :

Importations.

Soie	134.800.000 fr.	Animaux	37.800.000 fr.
Céréales et farines	105.800.000	Vins	34.900.000
Coton	30.100.000	Houille	23.200.000
Tissus	97.200.000		

Exportations.

Soieries	135.200.000 fr.	Filés de soie	34.600.000
Cotonnades	112.900.000	— coton	18.100.000
Montres	88.800.000	— laine	8.600.000
Soie brute	40.100.000	Animaux	15.400.000
Fromage	38.500.000	Lait	15.400.000

Proportion :

	Importations.	Exportations.
Objets alimentaires	26.8 p. 100	9.5 p. 100
Animaux	5.7 —	2.7 —
Matières premières	38.5 —	8.3 —
Objets fabriqués	29.0 —	79.5 —

(2) Exportations de Suisse en France (1893) :
65.947.000 fr. au lieu de 102.500.000 en 1892.

nouées, mais il est à craindre que de trop fortes habitudes aient été prises pendant les trois années qu'a duré la rupture. L'*Italie* vend beaucoup et achète peu ; les Suisses ont du reste à craindre, dans la péninsule, la concurrence des Allemands que le Saint-Gothard réunit aux Italiens. Les *Iles-Britanniques* vendent aux Suisses les matières premières dont elles regorgent et certains objets qu'elles fabriquent en grande quantité ; l'*Autriche-Hongrie* fait concurrence, sur les marchés suisses, à la fois à l'Italie et à la France, par les denrées agricoles, à l'Allemagne par les objets industriels. Malgré le percement de l'Arlberg les communications sont encore difficiles.

En dehors de l'Europe, les *États-Unis d'Amérique* entretiennent avec la Suisse d'actives relations, conséquence de la grande quantité de Suisses qui habitent la Confédération américaine (1).

On comprend que le *transit* sur territoire suisse est de grande valeur. Nous avons déjà montré comment le rapprochement des vallées de quelques fleuves importants faisait du Saint-Gothard un centre, et de toute la Suisse en général, un lieu de passage obligé. Les échanges de plus en plus nombreux de l'Allemagne, de la France du nord et de l'est, des Iles Britanniques, de la Belgique et de la Hollande avec l'Italie, empruntent la voie du Saint-Gothard ; de même, une partie du commerce de l'Autriche-Hongrie avec la France prend le chemin de l'Arlberg et traverse la Suisse du nord.

Il est impossible d'estimer la valeur de ce transit ; au reste les statistiques de la Suisse sont très incomplètes sur ce chapitre. Par contre les envois de Suisse à destination des Iles Britanniques, des États-Unis d'Amérique et autres pays d'outre-mer qui traversent les territoires français, belge, hollandais et allemand représentent un prix considérable. Le Havre, Anvers et Hambourg se disputent les chargements à destination de l'Amérique du nord ; Marseille, Bordeaux et Gênes, les marchandises expédiées vers l'Amérique du sud.

Ces mêmes ports, surtout ceux du nord, reçoivent les *émigrants* suisses qui ne sont pas une force perdue pour la mère-patrie. C'est à ces exilés si laborieux et si fidèles au souvenir du pays natal que la Suisse doit de nouer, sans toucher la mer, de fructueuses relations avec le Nouveau Monde. Il est peu de « placeurs » aussi avisés que les Suisses résidant à l'étranger. Chaque année 7 ou 8,000 Suisses quittent leur pays, la plupart

---

(1) Principaux clients de l'Helvétie (1892) :

	Importations.	Exportations.	Total.
Allemagne.....	227.400.000 fr.	162.200.000 fr.	389.600.000 fr.
France.....	179.400.000	102.500.000	281.900.000
Italie.....	139.800.000	45.700.000	185.500.000
Iles Britanniques..	41.700.000	117.400.000	159.100.000
États-Unis.....	40.700.000	76.300.000	117.000.000
Autriche-Hongrie..	67.600.000	37.300.000	104.900.000
Belgique.....	19.700.000	9.500.000	29.200.000
Russie	49.200.000	13.300.000	62.500.000

avec le dessein d'y revenir; et beaucoup reviennent après avoir accumulé quelque argent avec un esprit d'ordre que seuls peut-être les Hollandais possèdent à un aussi haut degré.

Si les Suisses vont s'enrichir à l'étranger, les étrangers viennent par surcroît payer un bon prix le plaisir de contempler les beautés de la nature alpestre. La Suisse est un lieu de passage important pour les marchandises; mais les touristes y apportent aussi chaque année beaucoup d'argent. Cette mode ne vaut pas seulement à la Suisse l'admiration, la sympathie et l'argent de beaucoup d'étrangers; elle contribue à nouer entre ce pays et ses voisins des relations de commerce plus permanentes, à susciter les échanges.

Il faut bien que cette république montagnarde demande au commerce les moyens de prospérer. Son agriculture presque bornée à l'élevage, son industrie limitée à l'emploi de matériaux étrangers, ne pourraient lui donner l'indépendance économique, c'est-à-dire la condition même de l'indépendance politique. L'homme, sobre et laborieux, a réagi dans ce pays contre la nature, favorisé d'ailleurs par la situation de vallées montagneuses dont plusieurs sont de grandes avenues du trafic international. Tout le secret de la richesse de la Suisse, dans la période actuelle, est là. Ce que les ducs de Savoie furent dans l'histoire des rapports entre la France et les pays italiens, la Suisse l'est à beaucoup plus d'égards dans l'histoire des relations économiques de l'Europe centrale.

En notre siècle de luttes ardentes pour la richesse, pour la prépondérance commerciale, ces « portiers des Alpes » ont su exploiter au mieux de leurs intérêts les passages dont ils sont maîtres. Ils ont ouvert leurs portes toutes grandes, comprenant bien qu'il leur resterait toujours quelque chose de cette richesse qui passe. Mais ils ont aussi créé sur leur sol des industries prospères et n'ont laissé, à force de labeur, entrer chez eux que les produits qu'ils ne pouvaient espérer obtenir du travail national. Leur adhésion au libre-échange a été intelligente et calculée; en matière économique c'est beaucoup mieux que de l'enthousiasme doctrinaire.

CINQUIÈME SECTION

EUROPE DU NORD-OUEST

CHAPITRE PREMIER

PAYS-BAS

§ I. — Coup d'œil sur la géographie physique et politique.

Situation et dimensions.— Le royaume des Pays-Bas se trouve à l'extrémité nord occidentale de l'Europe continentale. Limité par les 51° et 53° et demi de latitude nord, par les 1° et 5° de longitude est de Paris, il couvre une superficie médiocre de 33 000 kilomètres carrés, le seizième à peine de la France.

Composition du sol et relief. — Les Pays-Bas, bien nommés, font partie de la grande plaine de l'Europe du nord; exclusivement composé d'alluvions quaternaires, le sol en est remarquablement horizontal, c'est à peine si les collines de la Véluwe dépassent 100 mètres à leur point culminant. En outre, toute la partie occidentale est au-dessous du niveau de la mer, et n'est protégée qu'à grand peine contre l'invasion des flots.

Littoral. — Les côtes, baignées par la mer du Nord, sont naturellement des plus plates. Quelques grandes inondations marines ont seules découpé quelques indentations dans la partie septentrionale — Dollart, Zuyderzée —; la longue chaîne d'îles basses qui va du Texel à l'embouchure du Dollart est un reste de l'ancien littoral. Toute cette mer est remarquablement peu profonde. A partir du cap du Helder, la côte est presque rectiligne, bordée de hautes dunes, qui protègent le pays situé plus bas que le niveau de la mer, jusqu'aux bouches du Rhin, de la Meuse et de l'Escaut. Ces trois fleuves enserrent entre les bras de leur delta un certain nombre de grandes îles plates.

La lutte de l'homme contre la mer est acharnée, et ce n'est que grâce à un travail de tous les instants que l'on s'oppose à l'invasion des eaux marines.

Climat. — Le climat est maritime, sauf dans la partie orientale de la Frise; très brumeux, pluvieux, il est en général doux, mais devient de plus en plus rigoureux à mesure que l'on s'avance vers l'est et qu'on

s'éloigne de la mer (1). Les pluies, fréquentes, surtout en été, couvrent le sol d'une couche de 0m.70 environ.

Hydrographie. — Le royaume des Pays-Bas possède les embouchures confondues des trois grands fleuves de l'Europe du nord-ouest. Le Rhin, la Meuse et l'Escaut, très larges, profonds, couvrent le pays de leurs bras sans cesse ramifiés, qui se jettent dans la mer par de nombreuses embouchures, séparant les unes des autres les îles de la Zélande. Aucune hauteur ne sépare ces fleuves, aussi les canaux ont-ils pu être multipliés : les Pays-Bas sont le pays de l'eau, la navigation est le moyen de communication intérieure le plus généralement adopté.

Population. — La population s'élève à plus de 4.600.000 habitants, ce qui correspond à une densité de 141 par kilomètre carré. Très dense dans la partie occidentale, elle devient de plus en plus clairsemée à mesure que l'on s'avance vers l'est. Elle augmente rapidement par suite de l'excédent des naissances sur les décès, et l'émigration n'est pas assez importante pour diminuer ce progrès d'une façon appréciable.

La liberté de conscience est absolue; la majorité des Néerlandais se rattache à la religion réformée (2.728.000); les catholiques y sont nombreux (1.604.000).

L'instruction publique n'est pas extrêmement développée, plus de 6,5 p. 100 des conscrits sont absolument illettrés (2).

Gouvernement. — Le royaume des Pays-Bas est une monarchie constitutionnelle. Le pouvoir exécutif appartient au souverain, assisté de ministres responsables, le pouvoir législatif aux États-Généraux. Ceux-ci sont composés de deux chambres : la Première Chambre comprend des délégués (50) des États de chaque province, la Seconde Chambre est formée de 100 membres élus au suffrage censitaire direct.

---

(1)

	Moyennes estivales.	Moyennes hivernales.
La Haye.....	18°,6	3°,5
Amsterdam.....	18°	2°,5
Arnhem.....	16°,8	1°,6

(2) Population totale (31 décembre 1892) : 4.669.576 habitants.141 par kilomètre carré.

Mouvement de la population :

	Naissances.	Décès.	Excédent de naissances.	Émigration.	Augmentation pour 100.
1888.....	151.094	91.241	59.853	4.628	1.2
1889.....	150.529	91.134	59.395	9.111	0.9
1890.....	149.329	93.246	56.183	3.526	1.18
1891.....	154.687	94.844	59.843	4.705	1.25
1892.....	148.714	97.530	51.184	6.290	1.03

Population urbaine (1892)....	1.506.703	32 p. 100 du total.
— rurale —	3.162.873	67 —

Principales villes (1892) :

Amsterdam.....	437.892 hab.	La Haye (S'Gravenhage).	169.828 hab.
Rotterdam.....	222.233 —	Utrecht.....	89.436 —

Les finances sont, depuis quelques années, assez peu prospères, les dépenses dépassant presque constamment les recettes. Le poids des impôts par tête de population est relativement lourd, puisqu'il s'élève à près de 48 francs (1).

L'armée, recrutée, pour un tiers par voie d'engagements volontaires, pour les deux autres tiers par la levée des milices — service obligatoire, sauf faculté de remplacement — n'est pas très considérable sur le pied de paix, mais pourrait s'élever, sur le pied de guerre, à un total capable de défendre le pays, au cas peu probable où il serait attaqué. Les Pays-Bas, contrée maritime, possédant un empire colonial encore assez vaste, ont, en outre, une marine relativement importante, ce qui ne laisse pas que de grever sensiblement leur budget (2).

§ II. — Géographie économique.

Condition générale et situation. — Le royaume des Pays-Bas de Hollande est heureusement placé sur cette mer du Nord qui est un carrefour si important du commerce international. Il a, de plus, une articulation côtière à laquelle ses peuples doivent d'avoir joué un beau rôle dans l'histoire maritime. Mais pour bien apprécier l'avantage de la situation de la Hollande et rechercher les causes de sa condition économique, il faut porter les yeux hors d'Europe. Le sol des Pays-Bas était assez riche pour nourrir une forte population agricole; admirables agronomes, les Hollandais sont aussi des marins et des colonisateurs d'une habileté consommée. C'est que, entre la Belgique et l'Allemagne où la vie maritime est factice, ils sont un grand peuple de navigateurs

---

(1) Finances :

	Recettes.	Dépenses.
1888	260.148.000 fr.	265.795.000 fr.
1889	261.618.000	260.608.000
1890	303.366.000	350.040.000
1891	273.294.000	275.003.000
1892	276.448.000	319.286.000
1893 (prévisions)	268.644.000	286.104.000
1894 id.	269.252.000	285.671.000

Budget de la guerre	46.878.000 fr.
— marine	32.800.000
Dette publique (capital)	2.343.852.000
Intérêt annuel	73.615.000
Poids des impôts par tête d'habitant.	47fr,817

(2) *Armée* (1893) :

Pied de paix	21.800 environ.
— guerre	70.000 —

Marine (1893) :

109 navires jaugeant.. 81.950 tonn. montés par 7.438 hommes
dont 6 cuirassés — 17.850 —

familiarisés avec l'Océan, aussi capables de l'exploiter par la pêche, de le sillonner pour chercher fortune au loin, que de le repousser et de le tenir en respect par des digues. La mer, autant et plus que la terre, explique l'histoire économique des Hollandais comme celle des Danois, des Grecs et des Anglais.

A. — Agriculture.

Aptitude naturelle. — Les provinces néerlandaises se trouvent encore dans la zone européenne où prospère la culture des céréales. C'est une des parties de l'Europe où l'influence du climat océanique modifie le plus profondément les conditions de culture résultant de la situation astronomique. N'oublions pas que la latitude de la Hollande correspond à celle du Labrador.

Mais nombre de causes contribuent à rendre remarquable son aptitude agricole. C'est tout d'abord l'abondance des grasses terres d'alluvion qui couvrent complètement plusieurs régions et forment partout, dans le voisinage du Rhin et de la Meuse, de larges bandes d'une fertilité incomparable. Les dépôts des deux grands fleuves ont enrichi les Pays-Bas Néerlandais comme le Nil a fait la fortune de l'Égypte.

Les contrées complètement ou presque complètement alluviales sont les provinces de Groningue, de Frise, de Guêldre, de Hollande ou de Zélande. La Drenthe, l'Over-Yssel et le Brabant ont un sol de sables tertiaires beaucoup moins propres à l'agriculture. Mais les apports rhénans et meusiens y rompent de temps à autre la monotonie des étendues sablonneuses. La région côtière des *polders* est d'une grande fécondité. Mais le Brabant hollandais a sa *Campine* inondée et marécageuse, et la *Véluwe* a ses terrains à bruyères.

Ajoutons que les travaux des agriculteurs néerlandais pour drainer, amender, engraisser leurs champs sont les plus habiles qu'on puisse citer au monde; on sait que tous les pays où les secours de l'hydraulique agricole étaient nécessaires ont fait appel à la science des Hollandais, que l'œuvre magnifique du défrichement et de l'aménagement de l'Allemagne du Nord leur est due en grande partie. Depuis que de vastes étendues de la Véluwe ont été définitivement gagnées à l'agriculture, on estime que le sol productif de la Hollande compte pour plus des deux tiers de l'étendue totale (1). Le desséchement méthodique du Zuyderzée sera l'équiva-

(1) Répartition du territoire (1888) :

Total ..... 3.298.905 hectares (ancien cadastre).

	Hectares.		Hectares.
Bruyères.....	712.523	Cultures.....	859.844
Eaux et marais.....	126.868	Pâturages	1.144.066
Routes	44.309	Jardins et vergers....	54.124
Terrains intaxés.....	92.353	Forêts.....	226.968
Constructions	37.850		
Total des terres improductives.....	1.013.903	Total des terres productives.....	2.285.002

lent de la conquête d'une province de 2.000 kilomètres carrés, capable de nourrir 200.000 habitants, pour le moins ; et cette conquête semble assurée par un projet des plus grandioses.

Les conquêtes passées répondent de l'avenir. On estime que, pendant la période de 1820 à 1880, le gain annuel de l'homme sur la mer a été d'environ 1.000 hectares. Du commencement du seizième siècle à nos jours les Hollandais ont repris à l'Océan près de 4.000 kilomètres carrés (1).

Le relief faisant défaut, le *climat* est uniforme; aucune partie de la Hollande ne se trouve située à beaucoup plus de 200 kilomètres de la mer; de là l'extension du climat maritime. Il n'y a donc lieu à aucune classification agricole des provinces néerlandaises, sauf la classification géologique.

Toutes ces provinces appartiennent à la *zone des forêts et cultures à saisons tranchées*. Du reste flore et faune primitives ont presque complètement disparu dans un pays où tout est dû au travail humain.

Forêts. — La végétation forestière, pour cette raison, et à cause de l'absence d'une zone montagneuse, est encore plus maigre sur le territoire hollandais qu'en Belgique. Les forêts les plus étendues sont situées dans la Gueldre et dans le Limbourg : elles ne couvrent qu'une surface de 200,000 hectares. C'est là un grave inconvénient pour un pays où les industries maritimes réclament de gros approvisionnements de bois; nous le constaterons en étudiant le commerce.

Cultures alimentaires. — La richesse des terres alluviales de la Hollande est propre aux céréales; mais déjà la recrudescence du froid sous une latitude plus élevée, si légère qu'elle soit, amène une distribution de ces plantes différente de celle que l'on peut constater plus au sud. Le seigle et l'avoine prennent une place plus importante que le blé. Le *blé* est cultivé dans les beaux champs de la Zélande, du Brabant et du Limbourg, où il donne de fort beaux produits (20 à 30 hectolitres à l'hectare); l'*avoine* et le *seigle* accaparent les terres du centre et du nord; l'*orge* occupe beaucoup moins de place, mais donne des produits presque équivalents à ceux du blé (2).

La culture des *pommes de terre* occupe une bonne partie des champs

---

(1) Cf. Staring cité par Reclus, *Europe du nord-ouest*, p. 247.

(2) Culture des céréales (1889) :

	Superficie.		Produit.	
Blé	85.376	hectares.	2.281.000	hectolitres.
Seigle	202.971	—	3.990.000	—
Orge	44.393	—	1.708.000	—
Avoine	114.967	—	4.714.000	—
Sarrazin	46.425	—	840.000	—
Total des céréales			13.533.000	—

sablonneux de la Drenthe, de l'Over-Yssel, de la *Gueldre* et du *Brabant;* on voit d'immenses étendues affectées à ce tubercule dans les pays de dunes (1).

Les *légumes* et plantes maraîchères occupent la méticuleuse activité d'un grand nombre d'agriculteurs de Hollande et de Zélande; les campagnes d'Amsterdam, de Rotterdam, de la Haye et de Haarlem ont, comme les environs de nos villes populeuses, de coquets et riches jardins. La culture des *fleurs*, en particulier des tulipes, est aussi une industrie poussée jusqu'à la science; elle contribue même, pour une part importante, à alimenter le commerce d'exportation de la Néerlande.

Enfin l'art de cultiver les arbres fruitiers est poussé très loin chez les Hollandais, jardiniers renommés. Les arbres sont le plus nombreux dans la province de Hollande et dans celle d'Utrecht.

Cultures industrielles. — Mais les plantes industrielles sont loin de rencontrer des conditions aussi favorables; au reste les éléments minéraux, combustibles et minerais faisant défaut à la Hollande, les cultures de plantes industrielles ont perdu du terrain le jour où la houille est devenue l'arbitre de l'industrie.

Les *pommes de terre* et les *fruits* alimentent les nombreuses distilleries de la Hollande, pays célèbre par la fabrication des liqueurs.

Le climat est trop froid pour la betterave sauf dans l'extrême sud; d'ailleurs il ne faut pas oublier que la consommation des sucres coloniaux est très profitable au commerce néerlandais.

Le *lin* eut jadis des champs nombreux en Hollande et dans le Brabant; la fibre des lins hollandais a conservé une excellente réputation. Mais les industries de la filature ayant émigré de nos jours vers les pays riches en houille, cette culture ne peut que perdre du terrain. Ajoutons que la concurrence devient de plus en plus difficile contre les produits similaires de Russie importés à des prix très bas. De même pour le *chanvre*.

En revanche les plantations de *tabac* prospèrent dans les provinces de Gueldre et d'Utrecht, tant à cause de la consommation nationale, très considérable, que pour l'industrie et l'exportation. On peut cependant remarquer une certaine diminution.

Le *houblon*, comme la betterave, ne rencontre plus, sous une latitude si élevée, la chaleur nécessaire; c'est une lacune importante dans un pays où la bière est la boisson nationale.

Le *colza* diminue, mais se maintient encore dans les provinces de Hollande, de Zélande, et dans une partie de la province de Groningue, malgré les progrès de l'usage du pétrole qui est un des articles principaux du commerce hollandais.

---

(1) Culture des pommes de terre (1889) :

Superficie	148.219 hectares.
Production	23.073.000 hectolitres.

Il n'en est pas de même des cultures de *garance* de la Zélande, qui luttent toutefois plus heureusement en Hollande qu'ailleurs contre la concurrence irrésistible des couleurs dérivées de la houille et d'autres produits chimiques.

La *chicorée* de Frise est aussi estimée dans le commerce que celle des Flandres belge et française (1).

Productions animales; élevage. — Malgré le labeur et l'habileté des Hollandais, l'espace qu'ils ont pu consacrer aux cultures proprement dites, céréales, industrielles, arborescentes, se trouve restreint par la rigueur du climat. Pour mieux dire, ce sol riche pêche par excès d'humidité atmosphérique, vu le voisinage de la mer; bas et arrosé par deux grands fleuves, il recueille ainsi, quoique d'une étendue restreinte, les eaux drainées sur un vaste domaine hydrographique. Tandis que le vent du nord-ouest et de l'ouest apporte d'abondantes précipitations, le Rhin y ajoute le contingent du ruissellement d'une partie des Alpes et de l'Allemagne occidentale, la Meuse celui de grandes provinces de France et de Belgique. Pluies et irrigation fluviale excessives sous un ciel où l'évaporation est peu active, humidité intense avec une température moyenne assez froide, voilà des conditions médiocres pour les cultures.

En revanche, il n'en est point de plus favorables à la végétation des prairies, et par suite, à l'élevage : et là est la cause prépondérante de la prospérité agricole de la Hollande. Les *prairies*, presque toutes *naturelles* sont surtout nombreuses dans les provinces de Hollande et de Frise, si largement arrosées par des cours d'eau qui s'entrecroisent presque. Un tiers environ du territoire néerlandais est consacré à l'élevage, qui est du reste aussi savant et soigné que la culture.

Les *bêtes à cornes*, très nombreuses, appartiennent à une des races les plus estimées de l'Europe. Les *chevaux* sont nourris par grands troupeaux en Frise, Hollande, Zélande, les *moutons* ne sont un peu nombreux que dans la pauvre province de Drenthe dont ils font la principale richesse (2).

Pêche. — Le temps n'est plus où la mer du Nord était une sorte de lac néerlandais, où les barques de pêche de ces intrépides marins portaient jusqu'à 100,000 hommes d'équipage. D'autres peuples, Anglais,

---

(1) Cultures industrielles (1889) :

	Superficie.		Produit.	
Colza.....	5.220	hectares (en 1891).	2.249	hectolitres.
Lin.....	17.070	— —	14.433	—
Betterave....	23.588	—	22.531	—
Tabac.....	1.107	—	657	—
Garance.....	567	—	408	—

(2) Richesse animale (1891) :

Bêtes à cornes.....	1.532.100
Chevaux.....	271.900
Moutons.....	810.600
Porcs.....	987.900

Norvégiens en particulier leur disputent aujourd'hui l'exploitation de la mer du Nord. Cependant, la flottille hollandaise qui va chercher le *hareng*, l'*anchois*, le *turbot* du fond du Zuyderzée jusqu'à la côte anglaise est encore relativement importante. Les ports de Vlaardingen, Maasluis, Scheveningen, etc., arment le plus grand nombre de barques. Vlaardingen et Maasluis sont les deux centres les plus importants de la pêche des harengs (1).

La pêche en eau douce fournit aussi un notable contingent au commerce d'exportation.

Résumé de la production agricole. — En résumé l'agriculture joue un grand rôle dans la vie économique de la Hollande. Mais l'élevage y est beaucoup plus important encore que les cultures proprement dites. Quoi qu'il en soit, on peut dire que la population de ce pays est, par excellence, une population agricole. Ce caractère s'est conservé dans ses œuvres de colonisation et aussi dans son commerce.

B. — Industrie.

Industries dérivées du règne minéral. — L'industrie ne s'est point développée dans les Pays-Bas, il n'en pouvait d'ailleurs être autrement : le combustible minéral est très peu abondant, les autres métaux sont presque complètement absents.

Les *gisements houillers* du Limbourg sont restreints et ne peuvent donner lieu à une exploitation vraiment fructueuse dans le voisinage des admirables mines de la Belgique et des provinces rhénanes (2).

La *tourbe*, que l'on retire d'un grand nombre de gîtes, ne supplée pas à cette insuffisance ; elle est plus propre aux usages domestiques qu'aux emplois industriels.

La Gueldre et l'Over-Yssel fournissent quelques tonnes d'un minerai de *fer* de qualité très inférieure.

Les autres métaux font défaut ; mais il ne faut pas oublier que le sol des colonies néerlandaises compense, à plusieurs égards, la pauvreté minérale de la métropole (3).

Les *carrières* ne sauraient exister dans ces terrains meubles et modernes ; mais l'argile et les terres plastiques suscitent les industries qui donnent des matériaux remplaçant la pierre, *tuileries*, *briqueteries*, etc.

---

(1) Pêche maritime (1892) :

Navires	4.647 de toute espèce.
Équipages	16.142 hommes.

Produit de la pêche du hareng dans la mer du Nord : 11.590.950 francs.

(2) Production houillère (1892) : 56.840 tonnes.

(3) Production minérale des colonies :

Étain (métal pur)	26.400 tonnes.
Or (Guyane hollandaise)	1.074 kilog., valant 3.697.000 fr.

Telles sont les productions minérales de la Hollande, peu abondantes et médiocres. En réalité les industries minérales n'y sont point l'expression de l'influence du sol sur l'homme ; elles ne sont pas géographiquement localisées. C'est une autre cause, plus humaine, plus factice qui les a suscitées, et en petit nombre. Ainsi, pays de grand commerce maritime, la Hollande ne pouvait emprunter à l'étranger tout son matériel naval ; elle a donc des *chantiers de construction* à Rotterdam. Elle possède aussi à Amsterdam et surtout à la Haye des usines où l'on fabrique des rails, locomotives, wagons, etc... (1).

Pourquoi citer les orfèvres et *tailleurs de diamant* d'Amsterdam ? Leur métier, tout de tradition, n'est à aucun degré l'expression d'une relation localisée entre la terre et l'homme.

Les **industries dérivées du règne végétal** sont beaucoup plus actives que les précédentes en ce pays de grande culture : mais elles empruntent leurs matières premières autant aux colonies qu'à la métropole.

Les *raffineries de sucre* de canne se sont naturellement établies dans les deux grands ports, Amsterdam et Rotterdam, qui entretiennent les relations les plus suivies avec les colonies de l'archipel de la Sonde, avec Java en particulier.

Amsterdam, Utrecht et Dordrecht ont des *distilleries* célèbres, des *huileries*, des manufactures de *cigares;* on y traite, avec les combinaisons les plus ingénieuses, les produits de la mère-patrie et ceux des colonies. Schiedam, avant-port de Rotterdam, compte plusieurs centaines de distilleries où l'on prépare un genièvre fameux dans tous les pays du nord (2).

L'*industrie textile* de la Hollande fut jadis rivale de celle des Flandres ; aujourd'hui, la houille attirant dans son voisinage toutes les fabriques de tissus, les cotonnades de l'Over-Yssel, les toiles de la Hollande et du Brabant ne peuvent soutenir la concurrence contre les objets similaires d'Angleterre, de Belgique et d'Allemagne. Toutefois la nécessité d'entretenir une nombreuse marine à voiles a conservé la vie aux fabriques de cordages de Hollande et de Zélande : mais la matière première venant de plus en plus de l'étranger comme les machines qui la mettent en œuvre et le combustible qui alimente les machines, c'est une industrie bien peu nationale.

De même, les *chantiers* de Saardam, de Rotterdam et d'Amsterdam, où les constructions en bois sont encore actives, n'emploient guère que des matériaux étrangers.

---

(1) Manufactures faisant usage de machines à vapeur (fin 1892) :

3.788 usines, avec 4.511 machines.

(2) Manufactures (1892) :

Distilleries	514	Brasseries	514
Raffineries de sucre de canne.	12	Vinaigreries	97
— de sucre de betteraves	30	Savonneries	91
Salaisons	52	Fabriques de vins	

Parmi les **industries dérivées du règne animal** citons au premier rang la fabrication du *beurre* et des *fromages*, très développée naturellement dans un pays de grand élevage. C'est la province de Hollande aux grasses prairies, qui excelle dans la fabrication des fromages, la Frise, qui exporte le beurre le plus renommé.

Les *laines* sont travaillées dans les grandes manufactures de *Leyde* dont les étoffes forment un appoint au commerce d'exportation de la Hollande dans ses colonies.

Les produits de la pêche, harengs et anchois, donnent lieu aussi à une industrie importante qui fait vivre la nombreuse population des ports grands et petits. Les *conserves* de poissons en tonneaux ou en boîtes métalliques sont encore l'objet d'un commerce de notable valeur.

Résumé de la production industrielle. — Les Pays-Bas hollandais ont une industrie très restreinte ; vivant d'agriculture, ayant fondé des colonies de caractère essentiellement agricole, pauvres d'ailleurs en combustible minéral et en métaux, ils ont des usines et des manufactures où l'on traite les produits du sol, de l'élevage et les denrées coloniales.

La répartition géographique de ces industries est assez nette puisque l'agriculture, qui les suscite, est la manifestation de l'activité humaine la plus fatale, pour ainsi dire et la plus strictement attachée au sol. Rien de plus localisé que la fabrication du beurre, des fromages, des conserves de poissons.

En second lieu, la nécessité d'entretenir une nombreuse marine, et les relations avec un empire colonial beaucoup plus riche et plus étendu que la mère patrie, ont fixé dans les ports des industries comme celles du sucre, des liqueurs, du tabac. L'afflux de matières premières, lin, chanvre, bois, dont l'importation étrangère accapare de plus en plus la fourniture, a précipité ce mouvement et concentré dans le voisinage de la mer des industries chaque jour plus nombreuses. Les provinces maritimes, favorisées par la richesse de leur sol, ont en outre l'avantage d'être le mieux à portée pour recevoir, tant des colonies que de l'étranger, les éléments de la vie industrielle. De là leur supériorité expliquée aussi par l'exploitation de la mer du Nord, si riche en poissons.

C. — Commerce.

Le royaume des Pays-Bas, médiocre par l'industrie en face de voisins riches en houille comme les Allemands, les Belges et les Anglais, reste cependant un des grands États commerçants de l'Europe.

Voies de communication. — Contrairement à ce que l'on voit presque partout en Europe, l'eau est le chemin le plus naturel, le bateau le moyen de transport le mieux approprié au pays ; rivières, fleuves, canaux, coupent les pays dans tous les sens et sont sillonnés de convois nombreux.

Mais cette richesse en voies navigables a rendu difficile l'établissement des autres voies de communication, bien qu'on puisse croire le contraire

en ce pays plat. Si les pentes sont nulles ou faibles, l'eau coupe le chemin à chaque instant, sous forme de rivières, de fleuves, de canaux ou de marais. Ici il faut protéger les routes contre le danger des inondations; là il faut franchir, à l'aide de ponts longs et coûteux, le cours d'eau qui gêne le passage. De là, les frais considérables qu'a coûtés la construction du réseau des routes et des chemins de fer.

De plus, le sol est tellement meuble et détrempé dans les provinces côtières que l'on doit, par stricte prudence, y renoncer aux convois à grande vitesse dont les trépidations déformeraient la voie.

La Hollande ne pouvait cependant se soustraire longtemps à l'obligation de continuer sur son territoire les voies de toutes sortes qui, des pays voisins, aboutissaient à ses frontières. Elle est, autant et plus que la Belgique, un débouché de l'Allemagne occidentale sur la mer du Nord, puisqu'elle possède les bouches du Rhin. Elle a les mêmes titres que la Belgique à recevoir le transit des marchandises envoyées d'Angleterre en Europe centrale, à attirer les produits qui passent des mers du nord de l'Europe à la Méditerranée, et réciproquement. La vallée du Rhin n'est-elle pas la ligne naturelle qui mène à la trouée alpestre du Saint-Gothard, si importante pour le trafic trans-européen?

Les *routes* hollandaises sont bien entretenues et larges; à défaut d'autres matériaux, on les a empierrées en briques très dures.

Le réseau des *voies ferrées* n'a été commencé que très tard, en 1863, ce qui s'explique par la grande commodité des transports par eau. Aujourd'hui encore il ne se compose que de 3.200 kilomètres de lignes, dont un tiers de construction toute récente.

On sait que l'opinion publique se prononça longtemps et avec énergie contre la construction des chemins de fer. C'est presque à l'unanimité que les États Généraux refusèrent en 1838 de concéder une ligne entre Amsterdam et Arnhem.

Comme ce réseau est beaucoup plus un instrument du trafic international qu'une expression des besoins du commerce intérieur de la Hollande, il faut le considérer dans son rapport avec les réseaux des pays limitrophes.

Les deux lignes les plus importantes sont celles qui continuent jusqu'aux quais de Flessingue, de Rotterdam, d'Amsterdam et du Helder les deux grandes voies allemandes qui longent le Rhin.

L'une, la plus méridionale, met en relations Cologne et Flessingue par Venlo, Tilbourg, Breda, Bergen et Middelbourg; un embranchement se détache à Breda vers Rotterdam par Dordrecht.

L'autre prend la suite de la ligne allemande de la rive droite du Rhin, passe l'Yssel, et, par Arnhem et Utrecht, gagne, en se ramifiant, soit Rotterdam, la Haye et Leyde, soit Amsterdam, Haarlem et le Helder.

Il faut encore citer les deux lignes transversales d'Anvers à Rotterdam et Amsterdam, et de Liège à Bois-le-Duc, Utrecht et Amsterdam.

Pour marquer l'importance du *trafic* engagé sur les deux premières lignes, il suffit de dire qu'elles sont les émissaires vers la mer du Nord,

des districts les plus peuplés et les plus industrieux de l'Allemagne, de Cologne, Elberfeld, Dusseldorf, München-Gladbach, Crefeld et Essen. D'autre part, la Belgique et la Grande-Bretagne, qui font concurrence sur les marchés hollandais à cette région manufacturière, donnent aussi du fret aux voies ferrées. Enfin les grands ports néerlandais contribuent, avec Anvers et Hambourg, à distribuer les matières premières venues d'outre-mer à cette Prusse rhénane qui en consomme une quantité prodigieuse. Tels sont les éléments de trafic du réseau ferré hollandais.

Et cependant l'exploitation des voies ferrées hollandaises est, en l'état actuel, une des moins fructueuses de l'Europe, ce qui s'explique facilement par la concurrence des voies navigables (1).

Le réseau des *voies navigables* des Pays-Bas, naturellement riche, a été, en outre, d'une construction aisée. La longueur des rivières navigables atteint 4.827 kilomètres, celle des canaux est au moins aussi considérable.

Si l'on tient seulement compte de la longueur de ces voies, on place la Hollande au troisième rang en Europe; mais elle passe au premier si l'on considère, ce qui est important, la largeur et surtout la profondeur des canaux, les qualités essentielles d'une rivière ou d'un chenal fait de main d'homme. L'Allemagne a des fleuves précieux; mais aucun de ses canaux ne peut rivaliser avec ceux de la Hollande.

Le réseau fluvial de la Néerlande a d'ailleurs été modifié plus d'une fois par la main des hommes. C'est ainsi qu'au XVIIIe siècle les Hollandais ouvrirent près de la frontière allemande un canal dérivé du Waal pour alimenter le Rhin inférieur dont le niveau s'était abaissé. C'est le *canal de Pannerden*, considéré comme un bras du fleuve. La régularisation du Vieux-Rhin par l'ingénieur Conrad, au commencement de notre siècle, est une des plus belles œuvres de la science hydraulique des Hollandais.

Le *canal Nord-Holland*, long de 75 kilomètres, et le *Nordsee-canal*, d'Amsterdam, à Ymuiden, sont accessibles aux gros navires de mer; leur

---

(1) Exploitation des chemins de fer (1890) :
- Longueur exploitée 3.249 kilomètres dont 707 appartenant à des compagnies étrangères.

Effectif roulant :

Locomotives	907
Voitures à voyageurs	2.136
— marchandises	17.192

Mouvement :

Voyageurs à toutes distances	24.340.700 v.
— à 1 kilomètre	670.417.300 v. k.
Marchandises à toutes distances	12.936.700 t.
— à 1 kilomètre	804.847.200 t. k.

Recettes :

Recettes totales brutes	65.975.000 fr.
— kilométriques brutes	20.458

profondeur atteint 7 mètres. Le second, inauguré en 1877, est même plus profond ($8^m,50$ à 9 mètres). Citons encore les *canaux d'Utrecht à Amsterdam*, de *Gouda à Amsterdam*, de *Groningue*.

Des études sont faites actuellement pour corriger d'une manière définitive les bouches de la Meuse, et supprimer une partie des bras de mer qui s'étendent entre les îles de la Zélande.

Un chiffre suffira pour montrer l'importance du trafic des fleuves. Entre Emmerich et Nimègue, le Rhin a porté, pendant chacune des dernières années, 14,000 navires, chargés, en moyenne, de plus de 2 millions de tonnes de marchandises.

Si le Rhin unit les voies navigables de l'Allemagne à celles de la Hollande, la jonction du côté de la Belgique est assurée par la Meuse et par le *canal Sud-Guillaume*, qui évite le long détour de la Meuse, et met en rapports Liège, Maestricht et Bois-le-Duc.

En Hollande plus encore qu'en Flandre, la confusion est complète et inextricable, entre les rivières navigables et les canaux proprement dits. Des études récentes de géographie comparée ont démontré que de véritables bras de fleuve, comme le Lek, comptent plusieurs tronçons artificiels, et ont été remaniés par les légionnaires romains et au moyen âge.

Marine marchande, ports de mer. — La marine marchande des Pays-Bas, très importante au moyen âge et jusqu'au milieu du XVIIe siècle, s'est vu enlever le « roulage des mers » au profit de l'Angleterre à la suite de l'acte de navigation de Cromwell. Elle s'est de nouveau relevée surtout depuis une vingtaine d'années et est aujourd'hui la cinquième d'Europe (1).

En même temps que l'effectif de la flotte marchande s'accroissait, des mesures étaient prises pour améliorer les canaux maritimes et les ports, surtout ceux de Rotterdam, d'Amsterdam et de Flessingue. Le mouvement des ports dépasse 26 millions de tonneaux (2).

Le principal est *Rotterdam*, qui partage avec Amsterdam le commerce de l'empire colonial néerlandais. Là est le siège des grandes compagnies de navigation du « Lloyd de Rotterdam », de la « Compagnie de navigation à vapeur de la Meuse ». Rotterdam est le premier marché de grains de la Hollande; elle possède aussi les plus vastes entrepôts de pétrole, de coton, de sucres coloniaux. Les armateurs de Rotterdam sont propriétaires d'une flotte de cent vingt navires jaugeant plus de 100,000 tonneaux.

---

(1) Marine marchande (fin 1892) :

Navires à voiles...	447	jaugeant.....	349.000	tonneaux.
— à vapeur..	150	—	479.000	—
Total.....	597	—	828.000	—

(2) Mouvement des ports (1892). Navires chargés seulement :

	Navires.	Jauge.	
Entrés.....	8.729	16.223.000	tonneaux.
Sortis.....	6.364	9.873.000	—
Totaux.....	15.093	26.096.000	—

Amsterdam ne vient qu'au second rang. Mais elle est connue comme marché principal des cafés des colonies néerlandaises. C'est le port d'attache de la compagnie de navigation « Nederland », qui fait le service de l'archipel de la Sonde et des Indes occidentales. Amsterdam conserve, au prix de travaux coûteux, ses communications par canaux avec le réseau rhénan d'une part, avec la mer du Nord de l'autre. Le creusement du canal d'Ymuiden, débouché plus direct et plus profond que le Nord-Holland-Canal, a sensiblement relevé son trafic menacé par la concurrence de Rotterdam et de Flessingue.

Flessingue a la spécialité du commerce avec l'Angleterre. C'est là qu'aboutissent, comme à Calais en France, et à Ostende en Belgique, les lignes de paquebots rapides, entre la Grande-Bretagne et le continent, pour le service des voyageurs et des malles. Flessingue, qui ne voit jamais les eaux de son port prises par les glaces et est, pour cette raison, plus favorisée que Rotterdam et Amsterdam, est une redoutable rivale pour Anvers. Les progrès de son trafic avec la Grande-Bretagne ont été très rapides pendant la dernière période décennale.

La marine hollandaise contribue, pour un tiers environ, au mouvement d'entrée et de sortie de ses ports (1).

Commerce proprement dit. Commerce intérieur. — Les conditions du commerce intérieur de la Hollande, que la multiplicité des voies de communication, surtout par eau, rend facile, sont dominées par deux causes. D'une part, les provinces maritimes, qui sont aussi les plus riches par l'agriculture, Frise, Hollande et Zélande, puis le Brabant occidental, contribuent à la nourriture des autres par l'envoi de denrées agricoles et de bestiaux ; elles expédient, dans le même sens, les produits de la pêche maritime, qui contribue pour une si forte part à l'alimentation des Hollandais. D'autre part, des grands ports affluent aussi, vers les provinces les plus continentales et les plus pauvres, les denrées coloniales, sucre, café, thé, épices, dont la consommation est considérable.

Ces marchandises sont loin de représenter toute la valeur des charge-

---

(1) Ports (1892).

	Navires.	Jauge.
Rotterdam :		
Entrés	4.078	8.321.000 tonneaux.
Sortis	2.830	4.634.000 —
	6.908	12.955.000 —
Amsterdam :		
Entrés	1.476	2.892.000 —
Sortis	1.048	1.883.000 —
	2.524	4.775.000 —
Flessingue :		
Entrés	897	2.047.000 —
Sortis	890	2.066.000 —
	1.787	4.113.000 —

ments qui circulent, sur rails ou sur l'eau, à l'intérieur de la Hollande. Il faut faire entrer aussi en ligne de compte les nombreux produits industriels achetés dans les trois pays manufacturiers les plus voisins, Prusse rhénane, Belgique, Angleterre, et qui, des entrepôts de la frontière ou de la côte, pénètrent dans les provinces néerlandaises. Nous verrons, en étudiant le commerce extérieur, l'importance de ces échanges.

L'évaluation du commerce intérieur de la Hollande est plus difficile, à cause de cet entrecroisement de courants de trafic d'origines diverses. On peut affirmer toutefois qu'il est très actif, tant à cause de la facilité des communications de province à province, que de la richesse de ce peuple, dont l'épargne est accumulée, avec sagesse et intelligence, depuis plusieurs siècles.

« Dans les campagnes, la valeur des transports par eau échappe à toute statistique, car les travaux de la culture se font partiellement au moyen de canaux : c'est par eau que les paysans reçoivent les boues et les fumiers, les tourbes ; c'est aussi par eau qu'ils voyagent eux-mêmes. Comme en Chine, il est même des populations qui vivent à demeure sur des bateaux (1). »

Le *cabotage* contribue pour beaucoup à faciliter les opérations du commerce intérieur de la Hollande. De Rotterdam et d'Amsterdam partent des lignes de navigation côtière à vapeur. En outre, une partie du cabotage est aux mains de compagnies étrangères, qui desservent les différents ports de la mer du Nord et de la Baltique.

Commerce extérieur. — Le commerce extérieur des Pays-Bas est un des plus actifs de l'univers, il atteint et dépasse 5 milliards de francs ; le chiffre de l'importation est légèrement supérieur à celui de l'exportation.

La Hollande importe surtout des produits alimentaires, suppléant à l'insuffisance de sa production agricole ; les matières premières sont encore un élément considérable de son importation ; les objets fabriqués viennent en dernier lieu.

L'exportation porte d'abord sur les produits alimentaires, expédiés dans les pays pauvres ou surpeuplés du voisinage ; les objets fabriqués et les matières premières viennent ensuite, exportés, les uns vers les colonies, les autres vers les pays industriels du Rhin.

Il faut remarquer que ce commerce n'est pas l'expression de l'activité économique de la Néerlande seule, mais que celle-ci, tenant les bouches du Rhin, est l'issue et la porte d'entrée nécessaires d'une des régions les plus riches et les plus peuplées de l'Europe, des pays rhénans.

Parmi les pays en relations commerciales avec les Pays-Bas, l'*Allemagne* tient aujourd'hui le premier rang. Elle vend des houilles, métaux, machines, tissus, bois, mais elle achète pour une valeur double de denrées alimentaires hollandaises ou coloniales, de matières premières, cotons par exemple.

Il y a là une preuve curieuse de l'importance que gardent les grandes

(1) E. Reclus, *Europe du nord-ouest*, p. 329.

voies naturelles, en dépit des conventions politiques. L'Allemagne occidentale tire une bonne partie des approvisionnements nécessaires à ses manufactures, et aussi des denrées coloniales qu'elle consomme, non des grands entrepôts nationaux de Hambourg et de Brême, mais des docks de Rotterdam, d'Amsterdam et d'Anvers. Il y a une solidarité économique réelle entre les deux pays, car la Hollande, de civilisation agricole et coloniale, n'a aucune concurrence à craindre, en l'état actuel, de l'Allemagne, industrielle à outrance et presque dépourvue de colonies. Mais que le Rhin soit relié par canal à Brême et à Hambourg, ou que l'Allemagne se constitue un empire colonial, et la situation sera changée.

La *Grande-Bretagne* importe presque autant que le Zollverein en Hollande, mais en tire beaucoup moins. Les achats de la Hollande en Angleterre tendent à diminuer; au contraire, ses ventes ont suivi une progression remarquable. Dans sa concurrence contre les produits allemands, sur le marché néerlandais, l'industrie britannique a l'avantage de la proximité. Les Hollandais, comme nos Français de Normandie, exportent des produits agricoles et des denrées alimentaires de toutes sortes en Angleterre.

Les *Belges* vendent à leurs voisins bataves, des produits manufacturés et des matières premières, houille, métaux. Les marchandises belges ont même, depuis quelques années, gagné du terrain sur les grandes places de Hollande, et refoulé l'importation anglaise et allemande.

Le commerce entre la *France* et la Hollande n'est et ne peut être très considérable; en effet, les deux pays ont à peu près les mêmes marchandises à s'offrir et les mêmes lacunes à combler. En outre, l'un et l'autre peuple possède de vastes colonies. Nos négociants placent seulement avec avantage des vins, des soieries et des peaux brutes, et achètent des fromages, des liqueurs, de l'étain, du café.

Citons encore la *Russie*, qui importe des bois, des fibres textiles, etc., et ne reçoit, en revanche, qu'un maigre contingent de produits hollandais.

En dehors de l'Europe, c'est avec son *empire colonial* des Indes orientales et occidentales que la Hollande entretient les relations les plus suivies. Elle en reçoit de l'étain, du café, du sucre de canne, des épices, des bois de teinture, du riz, et vend à ses nombreux sujets des produits manufacturés.

Les *États-Unis d'Amérique* vendent à la Hollande, du coton, des peaux brutes et diverses denrées coloniales.

Le *transit* par voies ferrées ou navigables est naturellement considérable, et représente une grande part du commerce total, comme nous l'avons déjà vu (1).

---

(1) Détail du commerce:

	Importations.	Exportations.	Total.
1892.....	2.692.200.000 fr.	2.381.400.000 fr.	5.073.600.000 fr.

	Importations.	Exportations.
Objets alimentaires.....	760.830.000 fr.	720.510.000 fr.
Matières brutes.....	637.770.000	450.030.800
Objets fabriqués.....	457.170.000	456.120.000
Divers.....	806.400.000	741.510.000

Empire colonial. — La Hollande doit une bonne partie de sa prospérité commerciale à ses riches et nombreuses colonies. Ce qu'elle possède aujourd'hui n'est pas le seul indice de son aptitude colonisatrice; chacun sait comment les Boërs ont conservé leur langue et leur caractère dans l'Afrique méridionale.

L'Empire colonial hollandais comprend deux groupes d'importance bien différente : à côté des riches Indes orientales (archipel malais) que les Pays-Bas ont arrachées, il y a longtemps déjà aux Portugais, et qui rapportent en grande quantité les produits si recherchés des tropiques, il faut citer les Indes occidentales (Guyane et Antilles), riches encore, mais beaucoup moins que les précédentes (1).

Le commerce est actif entre la métropole et ses colonies.

Résumé. — Le royaume des Pays-Bas doit sa prospérité à plusieurs

---

Importations (1892) :

Céréales, farines...	370.813.800 fr.	Sucres.....	90.898.500 fr.
Fers et aciers.....	253.432.000	Houille.....	89.712.000
Matières textiles brutes ou fabriq.	205.071.300		

Exportations (1892) :

Mat. text. brutes ou fabriquées.....	264.600.000 fr.	Sucres	99.120.000 fr.
Céréales et farines.	195.090.000	Légumes.....	44.520.000
Fers et aciers.....	159.600.000	Papiers.....	43.890.000
Margarine.....	117.390.000	Cuirs	42.210.000

Principaux États en rapport avec les Pays-Bas (1892) :

	Importations.	Exportations.	Total.
Allemagne.....	576.870.000 fr.	1.058.820.000 fr.	1.635.690.000 fr.
Iles-Britanniques..	559.650.000	684.180.000	1.243.830.000
Belgique.....	387.030.000	336.840.000	723.870.000
Indes Orient. Néerlandaises.....	372.120.000	131.250.000	503.370.000
États-Unis d'Amér.	312.690.000	48.930.000	361.620.000
Indes Orient. Britanniques.....	87.990.000	1.260.000	89.250.000
Russie.....	80.850.000	6.510.000	87.360.000
France	43.890.000	18.900.000	61.790.000
Roumanie	56.700.000	—	56.700.000
Suède et Norvège..	35.490.000	21.000.000	56.490.000
Espagne.....	46.200.000	3.570.000	49.770.000
Brésil	40.900.000	—	40.900.000
Turquie	17.010.000	14.700.000	31.710.000
Afrique.....	14.280.000	15.540.000	29.820.000
Pérou et Bolivie...	28.560.000	—	28.560.000

(1) Colonies néerlandaises (1891) :

	Superficie	Population.
Indes Orientales....	1.873.061 kil. car.	31.614.000 hab.
Indes Occidentales..	130.230 —	120.000 —
Totaux.....	2.003.291 —	31.734.000 —

causes, d'abord à la grande richesse agricole d'une partie de ses provinces, à sa position qui lui assure un rôle dans le transit du nord-ouest de l'Europe, à son empire colonial qui alimente un commerce actif. Grâce à ces conditions propices, la Hollande traverse, sans dépréciation de sa fortune économique, la crise qui éprouve les grands États commerçants de l'Europe.

Placée dans le voisinage de trois peuples industriels par excellence, elle garde son indépendance par le fait même de la lutte pacifique que se livrent ces rivaux sur ses marchés.

Son indépendance est encore mieux assurée, comme elle le fut jadis, par la merveilleuse aptitude de son littoral. Entre l'Allemagne et la Belgique, munies de ports fluviaux, mais dont les peuples n'ont qu'une médiocre éducation maritime, elle compte des milliers de vrais marins qui ont tenu tête à la Grande-Bretagne et à la France. Elle reste donc maîtresse d'une bonne partie de ses transports commerciaux, et joint aux bénéfices du négoce ceux de la commission.

CHAPITRE II

BELGIQUE

Situation, dimensions. — Le royaume de Belgique, situé entre la France et les Pays-Bas, l'Allemagne et la mer du Nord, s'étend sur une superficie assez minime de 29.457 kilomètres carrés, c'est le plus petit des États Européens. Il va du 0°,15′ au 3°,15′ environ de longitude orientale de Paris et du 49°,30′ au 51°,30′ environ de latitude nord.

Composition du sol et relief. — Au point de vue de la géologie et du relief, on peut distinguer en Belgique trois zones différentes : la côte des Flandres, et la Campine sont composées de terres d'alluvions quaternaires très déprimées, quelquefois même reconquises sur la mer. Au sud de cette zone, entre la Meuse et la limite occidentale du bassin de l'Escaut, se trouve une bande de terrains tertiaires un peu plus accidentés, quelques collines rompent en effet la monotonie de la plaine. Gand, Bruxelles et Maestricht marquent à peu près la limite septentrionale de cette zone. La Sambre et la Meuse délimitent enfin à peu près la région schisteuse des Ardennes, des Fagnes, qui dépend du massif schisteux rhénan; cette région, qui dépasse la Sambre du côté de Mons contient à la fois les bassins houillers et les sommets les plus élevés de la Belgique (Baraque Michel 675 mètres).

Littoral. — 67 kilomètres de mauvaises côtes, bordées de dunes, souvent endiguées, où l'on entretient à grand peine le port d'Ostende, telle est la richesse côtière de la Belgique. Il faut cependant remarquer que, si le petit royaume ne possède pas les bouches de l'Escaut, ce fleuve donne accès aux plus grands navires jusqu'à Anvers, ce qui rachète sensiblement l'indigence littorale du pays.

Climat. — Malgré son peu d'étendue, la Belgique peut être divisée en trois zones climatériques : la partie occidentale subit l'influence de la mer, il y fait en général doux, et les pluies sont fréquentes et abondantes comme dans notre Flandre française; la partie orientale, près de l'Allemagne, participe du climat continental de ce pays : l'humidité y est moins abondante, les oppositions de température sont plus violentes. Le climat de la région du sud-est, ou des Ardennes est très différent suivant les expositions; à côté de points subissant les extrêmes du climat de plateau,

sont d'autres points que l'on a appelés, avec quelque exagération du reste, « la petite Provence » (1).

Hydrographie. — La Belgique n'a pas de réseau hydrographique propre : les deux grands fleuves qui l'arrosent prennent leurs sources et ont leurs embouchures au dehors du pays. Elle est toutefois bien arrosée : l'Escaut, dont elle possède le cours moyen et inférieur est le type du fleuve de plaine, large, profond, navigable sur toute sa longueur, accessible aux plus gros navires jusqu'à Anvers ; ses bouches appartiennent cependant à la Hollande. Ses affluents ont les mêmes caractères que lui et forment un admirable réseau navigable. La Meuse engagée dans le plateau des Ardennes, dominée des deux côtés par de hautes collines, constitue encore, avec la Sambre, une voie navigable utile, quoique moins parfaite que celle de l'Escaut. Aucun relief n'a empêché de réunir ces deux fleuves l'un à l'autre, et de créer ainsi un grand réseau navigable sur tout le pays.

Populations. — La Belgique est habitée par plus de 6 millions d'habitants, ce qui lui donne la population spécifique la plus considérable d'Europe (210 par kilomètre carré), très inégalement répartie naturellement : la région ardennaise de Luxembourg ne compte que 48 habitants par kilomètre carré, alors que la province centrale du Brabant atteint le chiffre de 346 habitants pour la même superficie.

Cette population est à peu près exactement partagée entre les Flamands à l'ouest de Bruxelles et les Wallons à l'est. Elle augmente d'une façon régulière et assez rapide (environ 1 p. 100 par an) par le seul excédent des naissances : l'émigration considérable, est presque compensée par l'immigration (2).

---

(1) Climat de Bruxelles (à peu près égal à la moyenne de la Belgique) :

Moyenne annuelle	10°
Printemps	9°13
Été	17°36
Automne	10°27
Hiver	2°87

(2) *Population :*

Population totale au 31 décembre 1892.... 6.195.355 habitants.

Langues (1890) :

Parlant le français seul	2.485.072
— flamand —	2.744.271
— allemand —	32.206

Mouvement de la population :

	Naissances.	Décès.	Excédent des naissances.	Immigration.	Émigration.
1888	177.586	121.097	54.489	21.213	23.041
1889	177.542	119.726	57.816	22.150	23.190
1890	176.595	126.545	50.050	21.458	21.675
1891	181.917	128.786	53.131	20.741	18.994
1892	177.485	133.693	43.792	21.774	22.532

Presque toute la population belge est catholique romaine, une infime minorité appartient aux cultes protestant et israélite (1).

L'instruction primaire n'est pas obligatoire, le nombre des illettrés est encore considérable (26,9 p. 100 en 1890).

Gouvernement. — La Belgique, depuis qu'elle s'est séparée de la Hollande (1830) est pays de royauté constitutionnelle. Le roi, irresponsable, est assisté de ministres responsables, et possède le pouvoir exécutif. Le pouvoir législatif appartient à deux chambres : le Sénat, composé de membres payant un cens assez élevé est élu en partie directement, en partie indirectement par les conseils provinciaux. La Chambre des représentants comprend des membres élus directement au suffrage universel (1893). Les électeurs ont chacun une, deux ou trois voix suivant qu'ils sont célibataires, mariés ou pourvus de diplômes universitaires; les conditions de cens interviennent aussi pour augmenter le nombre des voix.

Le budget total du royaume de Belgique est à peu près égal à celui de la ville de Paris : depuis quelques années les dépenses dépassent sensiblement les recettes.

Bien que la neutralité de la Belgique ait été reconnue et garantie dès 1831 par les puissances, la situation de ce pays sur une des meilleures routes d'Allemagne en France l'a obligé à des armements assez considérables. L'armée est recrutée par des engagements volontaires et par l'obligation pour tous les citoyens (mitigée par le remplacement à titre onéreux). Le service actif ne dépasse guère trois ans pour l'infanterie et quatre pour la cavalerie et l'artillerie (2).

Principales villes (1892) :

Bruxelles et faubourgs....	488.188 hab.	(sans les faubourgs 183.833).
Anvers.....	240.343 —	
Liège.....	155.898 —	
Gand.....	151.811 —	

(1) Religions :

Protestants.....	15.000 environ.
Israélites.....	4.000 —

(2) Finances :

	Recettes.	Dépenses.
1888.....	346.667.000 fr.	355.593.000 fr.
1889...	387.036.000	373.288.000
1890.....	378.404.000	417.894.000
1891.....	401.947.000	402.168.000
1894 (prévisions).	349.316.000	346.618.000

Dette publique (1892).....	2.314.854.000 fr.
Charge annuelle.....	107.000.000 environ.
Poids annuel par tête.....	15
Budget de la guerre (1894).....	47.117.000 fr.

Finances locales :

	Recettes.	Dépenses.
Provinces (1891)..	17.421.000 fr.	15.770.000 fr.
Communes (1892).	177.977.000	179.277.000

§ II. — Géographie économique.

Condition générale et situation. — La Belgique est une des régions les plus favorisées de l'Europe au point de vue économique. Son sol donne de grandes richesses agricoles et recèle aussi des trésors minéraux. La mise en œuvre de ces ressources naturelles a d'ailleurs été fort habile, et le peuple belge doit aussi beaucoup à son active intelligence la prospérité extraordinaire dont il jouit de nos jours.

A. — Agriculture.

Aptitude naturelle. — Par sa latitude, le territoire de la Belgique appartient tout entier à la zone de culture des céréales de l'ancien continent : froment, avoine, orge et seigle peuvent y prospérer et y prospèrent dans des conditions variables de terroir et d'altitude.

La géologie nous indique déjà une répartition sommaire du sol agricole de la Belgique. Les plateaux schisteux de l'*Ardenne*, le *Condroz*, avec leurs forêts et leurs marécages, n'offrent que de mauvaises conditions à la culture. La *Campine*, couverte aussi d'étangs et de marais, n'a pas même la ressource de la végétation forestière. La *Hesbaye*, aux fortes terres composées de silice et d'argile, est un bon pays agricole de qualité moyenne. La zone côtière des *polders* est d'une fertilité merveilleuse, comme toutes ces contrées du nord-ouest de l'Europe d'où l'homme a chassé l'Océan par des travaux d'asséchement et par la construction de digues.

Les agriculteurs belges, comme leurs voisins de la Flandre française, d'Angleterre, de Hollande et des provinces rhénanes, ont su d'ailleurs compléter et corriger au besoin l'œuvre de la nature; ainsi, grâce à l'apport d'engrais et d'amendements, les sables jadis ingrats des *Flandres* sont devenus d'assez bons champs de culture.

Le climat et l'altitude sont aussi des facteurs importants de la distribution des plantes en Belgique. Les hautes régions au climat rude et au sol rebelle, *Condroz*, *Hautes-Fagnes*, etc., ne couvrent pas même un quart de la superficie du royaume. La *Campine* réduit dans une proportion bien moindre encore le sol utilisable. Polders, Flandre, Hesbaye, au relief nul ou moyen, au tiède climat, couvrent le plus vaste espace (1).

Armée (1893) :

	Hommes.	Chevaux.	Canons.
Pied de paix	47.225	7.200	200
Pied de guerre	154.780	14.000	240
Garde civique	44.084		

(1) Répartition des terres :

Terrains cultivés	67,34 p. 100.
Forêts	16,61 —
Non cultivés	7,88 —

En combinant ces données géologiques, orographiques et climatériques on peut déterminer une division simple et rationnelle des terrains belges :

1° La *Haute-Belgique*, inculte en grande partie ou simplement revêtue de végétation forestière. C'est le plateau ardennais où la mauvaise qualité du sol, aux poches imperméables que remplissent des marais, est aggravée par les excès du climat; on sait que la forme de plateau exagère les changements de température. Les hivers y sont rigoureux, les étés brûlants.

Toutefois, cette description n'est point valable pour les régions articulées, pour les sillons qui creusent le plateau. C'est ainsi que la vallée de la Meuse rappelle par sa belle végétation les parties les plus riches de notre haute Picardie et de notre Lorraine. Le Luxembourg belge où le relief est beaucoup plus varié que dans le Condroz est encore une exception, surtout dans sa partie méridionale; mais la qualification de « Petite-Provence » que les Belges aiment à lui donner est légèrement emphatique.

2° La *Basse-Belgique* que l'on peut faire commencer avec les croupes médiocres de la Hesbaye est par excellence la zone agricole. Elle joint aux avantages d'un terroir fertile celui de la douceur du climat océanique. Cependant elle comprend au nord-est la triste Campine qu'il a fallu drainer pour y créer de maigres pâturages; avec ses bruyères elle rappelle l'aspect du pays de Lunebourg. Puis les *Flandres*, si admirablement améliorées par le travail humain, et les *polders*, sont l'honneur de la Belgique agricole.

Forêts. — Les forêts ne sont qu'une médiocre ressource du sol belge. Comme les Français, encore plus que les Français, les Belges ont déboisé des terres dont l'emploi en cultures de céréales était plus rémunérateur. Il reste aujourd'hui moins de 5,000 kilomètres carrés de forêts en Belgique, dans les provinces de Namur, de Liège et dans le Luxembourg; ajoutons les bois de pins maritimes des Flandres. Une des forêts les plus étendues est celle de *Saint-Hubert*, dans le Luxembourg.

Les planches de hêtre de l'Ardenne, la résine des Flandres sont des produits estimés de l'industrie et du commerce (1).

On se préoccupe beaucoup du reboisement de la Haute-Belgique, auquel est intéressé le régime de la Meuse et de ses affluents; de très méthodiques tentatives sont faites en outre, tant dans la Campine que dans les pays à collines sablonneuses de la Flandre, et dans les dunes.

Cultures alimentaires. — Parmi les cultures alimentaires, les *céréales* sont au premier rang en Belgique; et, toutes proportions gardées, la Belgique se place en tête des pays qui les cultivent, puisqu'elle consacre

---

(1) Forêts :

Superficie (1880).....	489.423 hectares.	16 61 p. 100.
Produit net (1890).....	4.830.884 francs	

au blé, à l'orge, au seigle et à l'avoine 33 p. 100 de son territoire, c'est à-dire plus que la France même (29 p. 100) (1).

Le *blé* a son domaine de prédilection dans la région ondulée de la Hesbaye et du Brabant, où il donne, comme dans notre Flandre française, un produit de 20 à 26 hectolitres à l'hectare. La récolte ne suffit pourtant pas à nourrir la population si dense de la Belgique.

L'*épeautre*, variété plus rustique, résiste mieux au froid et est cultivé sur les plateaux du Condroz.

L'*avoine* est la culture caractéristique de l'Ardenne en Belgique comme en France.

Le *seigle*, céréale par excellence des terrains médiocres, est surtout semé dans les champs sablonneux des Flandres; il y donne, grâce à une culture savante, un produit rémunérateur.

A l'*orge* au contraire conviennent les riches et grasses terres des polders; sa culture se développe rapidement dans un pays qui consomme et exporte beaucoup de bière.

Citons enfin les récoltes de *sarrasin* de la pauvre Campine.

Les *pommes de terre* occupent une vaste étendue du territoire agricole de la Belgique et suppléent à l'insuffisance des récoltes de froment dans un pays surpeuplé. On sait que la culture de la pomme de terre peut réussir dans des conditions de terroir et de climat fort différentes, mais c'est la Flandre sablonneuse qui fournit la plus grande partie de la récolte (2).

Les *légumes* et plantes maraîchères de toutes sortes sont, en Belgique, comme dans la France septentrionale, l'objet d'une culture intensive localisée dans le voisinage des grandes villes, Anvers, Bruxelles, Gand, Liège, Namur, etc.

Cultures arborescentes et fruits. — Les cultures arborescentes de la Belgique ne comprennent guère que les espèces d'arbres fruitiers de nos provinces du nord et du nord-est de la France. Le Hainaut, le Brabant, une bonne partie des Flandres possèdent une quantité notable de pommiers, de poiriers, de pruniers, dans leurs champs et dans leurs jardins. Les districts méridionaux du Luxembourg rappellent notre Lorraine par leur richesse en arbres fruitiers de toutes sortes; la vigne même s'y rencontre dans les cantons de médiocre altitude. Mais c'est peut-être le sillon profondément encaissé de la vallée de la Meuse qui est le plus favorisé à cet égard.

---

(1) Superficie cultivée en céréales (1880) : 934.663 hectares.

(2) Cultures alimentaires :

	Superficie (1880).	Production (1891).
Blé	275.900 hectares.	5.794.572 hectolitres.
Avoine	249.400 —	10.478.412 —
Seigle	227.600 —	5.552.800 —
Orge	?	1.225.551 —
Pommes de terre	199.357 —	23.728.000 quintaux.

Cultures industrielles. — Les cultures industrielles de la Belgique sont nombreuses et importantes. Remarquons d'abord que les *pommes de terre* et les *fruits* y sont traités dans les distilleries pour la production de l'alcool.

La *betterave* rencontre dans trois provinces de la Belgique des conditions favorables de terroir et de climat. Le Brabant, le Hainaut et une partie de la province de Liège, au relief moyen, aux terres assez grasses, tiennent le premier rang pour la culture des deux sortes de betteraves.

Le *lin* de Belgique est resté célèbre depuis le moyen âge; c'est aujourd'hui encore le plus estimé dans le commerce. Il prospère dans les terres riches et bien trempées d'humidité du Brabant et du Hainaut, mais aussi dans les Flandres, où l'industrie de la filature et du tissage est traditionnelle. Pourtant l'importation à bon marché des lins de la Russie tend déjà à diminuer en Belgique, comme en France, l'étendue des champs consacrés à cette plante.

De même que, chez nous, la Flandre et l'Artois cultivent le *tabac*, les Flandres belges fournissent une notable quantité de feuilles estimées. On cite surtout les tabacs des environs de Courtrai et d'Alost. Au reste la Belgique, où la consommation est très considérable, doit en importer beaucoup de l'étranger.

Le *houblon* est une des cultures caractéristiques de la région belge où la bière entre, pour une si forte part, dans l'alimentation nationale. Les plus grandes houblonnières sont situées dans la province de Brabant qui produit plus du quart de la bière belge, dans le Hainaut, dans la province de Liège et dans quelques districts de la Flandre. Les marques d'*Alost* et de *Poperinghe* sont recherchées, quoique les territoires de ces villes ne soient pas les plus riches en houblonnières : ces noms indiquent plutôt une variété de la plante que sa provenance exacte.

Le *colza* de Flandre, et l'*œillette* sont, après le lin, les plantes oléagineuses qui occupent la plus vaste superficie. Mais d'une part la consommation du pétrole et du gaz fait en Belgique de rapides progrès au détriment des huiles végétales; et de l'autre, la concurrence étrangère empêche les agriculteurs de consacrer aux plantes oléagineuses de bonnes terres qui rapportent davantage, ensemencées en céréales.

La *chicorée* est par excellence une culture flamande (1).

Productions animales ; élevage. — La Belgique est un pays de grand élevage, comme notre Flandre et notre Picardie. Ce n'est pas que le sol donne naturellement les plantes nécessaires à la nourriture des bestiaux ; ici, comme dans les Flandres, il y a excès de terrains sablonneux ; là, les marécages du plateau ardennais, les tourbières, interrompent l'étendue des pâtures. Au nord-est, il a fallu défricher les plaines

---

(1) Cultures industrielles :

Betterave à sucre (1880).	32.627 hectares	produisant 30.511 kilog. par hectare
Lin.....	40.078	
Tabac (1892).....	?	produisant 4.176.392 —

couvertes de bruyères de la Campine. Mais, sur la côte, les polders valent les plus belles prairies de l'Angleterre méridionale et de la Hollande ; là elles sont vraiment *naturelles*. Enfin, grâce à la forte dose de pluies que reçoit la Belgique, les *prairies artificielles* ont pu prospérer dans le Hainaut, le Brabant, et sur le sol savamment amendé des Flandres. Luzernières et champs de trèfle y sont d'une grande richesse : la vallée de la Meuse et le bas Luxembourg sont aussi des régions favorables à l'élevage du bétail (1).

Ajoutons que, grâce à la médiocrité du relief de la plupart des provinces belges, l'irrigation, si nécessaire à la fertilité des prairies artificielles, a été une œuvre relativement facile.

Au reste la répartition des espèces d'animaux domestiques est très caractéristique. D'abord la prépondérance des prairies artificielles sur les prairies naturelles est l'indice et la cause d'une plus grande richesse en gros bétail, en bêtes à cornes. Le Brabant et les Flandres en possèdent la meilleure part. Seuls, les Pays-Bas et l'Irlande dépassent la Belgique pour cette richesse. La race des vaches flamandes, excellentes laitières, est très estimée. On élève aussi dans la Campine la race hollandaise, de taille plus petite.

Les *chevaux* appartiennent en majeure partie à la race flamande, forte, haute de taille, excellente pour le gros trait. Ce sont encore les Flandres, le Brabant, et aussi le Hainaut qui en élèvent le plus grand nombre. Mais la Belgique, pays d'industrie intense où le service des charrois exige beaucoup de chevaux, est forcée d'en importer de France et d'Allemagne.

Les *moutons*, dont l'élevage se fait dans les pâturages ne rencontrent de bonnes conditions que vers le sud de la Meuse. Les maigres pâturages de l'Ardenne, les prairies déjà plus riches du pays de Liège et du moyen Luxembourg, voilà leur domaine. Les moutons de Belgique ne peuvent d'ailleurs suffire ni à la nourriture des habitants, ni à l'entretien de l'industrie lainière.

La Belgique nourrit un nombre considérable de *porcs*, et tient, à ce point de vue, le premier rang en Europe. L'*apiculture* est florissante dans le Limbourg et la province d'Anvers ; enfin, les fermes belges élèvent une quantité importante de *volailles* (2).

La chasse et la pêche. — La chasse n'est une notable ressource d'alimentation que dans les provinces montagneuses et boisées, le Luxembourg, les pays de Namur et de Liège. Il est peu de contrées aussi giboyeuses que les zones forestières de l'Ardenne belge ; *daims*, *chevreuils*, *sangliers*, *lièvres* y abondent.

---

(1) Superficie des herbages (1880)..... 536.000 hectares.

(2) Élevage (1880) :

Chevaux.....	271.974
Bêtes à cornes.....	1.382.815
Moutons.....	365.400
Porcs	646.375

La pêche n'est pas beaucoup plus importante chez un peuple qui ne possède point de grands ports de mer proprement dits. Ostende et les abris de la mer du Nord n'arment qu'une très petite flotte, et les produits ne peuvent être comparés à ceux de l'Angleterre, de la Hollande et de la France (1).

Résumé de la production agricole. — En somme, l'agriculture belge, malgré les mauvaises dispositions naturelles de quelques parties du territoire, ici bas et envahi par la mer, là marécageux, ailleurs composé de sables, est devenue prospère, grâce au labeur et à l'intelligence des hommes. L'aménagement des polders, l'asséchement du Limbourg et d'une partie de la province d'Anvers, l'amendement des terres flamandes, sont des œuvres dont on n'a un plus bel exemple qu'en Hollande.

L'élevage des bestiaux, sans être aussi scientifique chez les Belges qu'en Angleterre, y est mieux entendu que dans la plupart des pays d'Europe.

La population agricole de la Belgique ne comprend pourtant pas un quart de la population totale (2).

C'est qu'en effet l'activité industrielle et commerciale n'est pas moins grande dans cette laborieuse fourmilière que l'aptitude agricole ; ou, pour mieux dire, tout est industrie en Belgique, l'agriculture comme le reste. Rien n'y est abandonné aux hasards de la nature ; le cultivateur y est tout aussi avide de progrès que l'industriel.

B. — Industrie.

Condition naturelle. — Le sol de la Belgique prédisposait ce pays à une grande prospérité industrielle ; la houille et les autres matières premières minérales y existent en abondance, en surabondance même.

Industries dérivées du règne minéral. — L'extraction de ces matières minérales, dont le sol belge est prodigue, constitue une première catégorie d'industries.

Tout d'abord, la *houille* forme un énorme gisement d'à peu près 100,000 hectares, qui se développe sur une longueur de 180 kilomètres, avec une largeur moyenne de 10, entre les houillères françaises du bassin de Valenciennes et les exploitations de la Prusse rhénane. On distingue deux bassins de valeur très différente. Les couches les plus épaisses et les plus faciles à exploiter, les meilleures aussi, s'étendent dans la province de Namur et dans le Hainaut surtout. *Mons* et *Charleroi* sont les deux plus grands centres d'exploitation de cette zone de la

---

(1) Pêche maritime (1892) :

Bateaux	336
Tonnage	10.751 tonnes.
Produit	3.216.541 fr.

(2) Population agricole (1880)... 1.199.319 personnes. 21.77 p. 100.

Sambre et de la Haisne, qu'on désigne sous le nom de *bassin occidental*. Mons donne des charbons qui brûlent en dégageant beaucoup de fumée, Charleroi une houille brillante et très recherchée, à la flamme longue et vive.

Le *bassin oriental* se compose d'un nombre beaucoup moindre de concessions dans la province de Liège ; au reste, ses produits sont moins estimés et moins abondants.

La production de la houille est très considérable et dépasse sensiblement la consommation ; le surplus est exporté surtout en France ; la houille belge ne revient en effet à l'extracteur qu'à un prix moyen de 9 fr. 30 par tonne; le bon marché des transports par canaux fait que les houilles de Belgique peuvent lutter avantageusement sur les marchés français avec les produits de notre pays, beaucoup plus coûteux pour bien des raisons. Les progrès de l'extraction ont été remarquables depuis le milieu du siècle, bien qu'ils ne puissent soutenir la comparaison avec ceux qui ont été faits en Allemagne.

Les minerais de *fer* sont abondants presque partout, particulièrement dans le Luxembourg, le Hainaut, la province de Liège et surtout celle de Namur. Mais l'extraction n'est vraiment active que dans le voisinage des houillères du Hainaut et de Namur.

Le *cuivre* n'est plus exploité par suite de la concurrence des pays producteurs du Nouveau Monde. La production du *plomb* a subi la même concurrence, et les mines de Verviers ne donnent plus qu'un produit infime. La même cause a nui à l'industrie du *zinc*. Les mines de la Vieille-Montagne, dans le territoire neutre de Moresnet, ne donnent plus comme naguère, un produit considérable ; beaucoup de pays ont dépassé la Belgique pour cette production, autrefois caractéristique (1).

Ces mines occupent une population d'environ 120,000 personnes, dont 118,000 pour les houillères seules. On voit quel rôle jouent les industries purement extractives dans la vie du peuple belge.

Les *carrières* donnent un produit moins important estimé à 30 millions de francs, année moyenne. Leur détermination géographique est des plus caractérisées; dans les provinces du nord, le sol meuble domine; c'est au sud-est que les roches employées comme matériaux de construction se rencontrent presque exclusivement. Les *pierres de taille* calcaires de *Soignies* sont exploitées dans le Hainaut; les *marbres* noirs et rouges,

---

(1) Extraction des métaux (1893) :

	Tonnes.	Valeur.	
Houille	19.411.000	181.405.000 fr.	9fr,34 par tonne.
Fer.....	284.000	1.478.000	
Cuivre.....	Néant.		
Plomb.....	70	8.000	
Zinc.....	11.300	636.000	
Pyrites de fer.....	6.300	49.000	
Manganèse	16.800	201.000	

veinés, sont fournis également par les carrières de cette province, puis par celles de Liège et de Namur. On cite les marbres noirs de Dinant et de Theux (province de Liège). Les *ardoisières* de Vieil-Salin, dans le Luxembourg, sont rivales de celles d'Angers. Les *grès*, les *plâtres*, les matières premières de la céramique et de la verrerie ne font pas défaut; les *chaux* de la Flandre et du Hainaut sont renommées. Près de 30,000 ouvriers se livrent aux travaux d'exploitation des carrières.

Les *eaux minérales de Spa*, au sud-est de la province de Liège, attirent chaque année de nombreux visiteurs.

Ainsi, la Belgique est pourvue d'abondantes ressources minérales ; leur mise en œuvre, leur transformation en objets vraiment industriels occupent encore bien des milliers d'artisans (1).

Il est peu de pays où le traitement des produits dérivés de la houille, gaz d'éclairage, coke, couleurs, etc, soit plus ingénieux. *Namur* est un siège connu des industries de ce genre.

La conversion des minerais en *fonte* occupe une quarantaine de hauts-fourneaux dans le voisinage des houillères (provinces de Liège et du Hainaut). Le produit en est considérable ; eu égard surtout au peu d'étendue de la Belgique, on peut dire que ce pays arrive presque au premier rang, avant la Grande-Bretagne et l'Allemagne. Les fers et aciers belges sont aussi des plus estimés et sont produits en grandes quantités (2).

Les emplois mécaniques de ces matériaux dégrossis à leur sortie du sol sont innombrables. On estime que les *usines et machines* belges représentent une force de près de six cent mille chevaux-vapeur, soit les six dixièmes de l'ensemble des machines fixes de France.

Comme les distances sont courtes et les transports à bon marché dans la petite Belgique, l'industrie mécanique s'est établie dans la plupart des grandes villes, Bruxelles, Liège, Mons, Charleroi et Gand.

Les *machines agricoles* sont surtout fabriquées à *Bruxelles* qui se trouve à peu près au centre des terres les plus riches de la Belgique. Les machines-outils qui servent à extraire et à travailler les métaux sortent des ateliers voisins des grandes houillères ; *Charleroi*, *Mons* et *Liège* ont, à cet égard, une importance égale. L'*industrie des laines* demande ses moteurs à *Liège*, à *Verviers*, à *Seraing*; *Gand* donne le matériel des filatures de coton et les métiers à tisser. *Quincaillerie*, *chaudronnerie*, *clouterie*, sont

---

(1) Industries de toutes sortes (1880) :

Nombre d'ouvriers....	952.947 personnes.
Produit total.....	2.175.437.896 francs.

(2) Industrie métallurgique (1893).

Fonte.....	745.000 tonnes	valant.....	36.053.000 fr.
Fer.....	485.000	—	61.873.000
Acier.....	225.000	—	28.868.000
Plomb.....	12.000	—	3.076.000
Zinc....	95.700	—	36.602.000

également développées à *Bruxelles*, *Liège*, *Charleroi* et *Namur*, sans compter nombre de gros bourgs et de villages du pays montagneux de l'Ardenne où quelqu'une de ces industries est traditionnelle. On sait la vieille réputation des artisans de *Liège* pour la fabrication des armes.

Le *matériel de chemins de fer* sort des grandes usines de *Bruxelles*, de *Liège*, de *Verviers*, et de *Seraing;* une quantité notable est exportée à l'étranger.

L'industrie des *produits chimiques* a ses plus nombreux laboratoires dans la *province de Namur*, mais s'est aussi développée dans le Brabant et les Flandres. La Belgique extrait de ses minerais et de son combustible minéral des matières colorantes. Est-il besoin d'ajouter que sa savante agriculture sollicite de l'industrie une quantité considérable d'engrais chimiques.

La *verrerie* et la *céramique*, qui exigent l'emploi de beaucoup de combustible, devaient prospérer en Belgique. Pour l'industrie du verre la localisation est nettement marquée; *Namur*, *Charleroi*, *Liège* y excellent. Verres communs, vitraux, glaces, leurs manufactures fournissent tout. Le Brabant, la Flandre et le Hainaut se partagent les différentes branches de l'industrie céramique: *Bruxelles*, *Tournai*, *Saint-Vaast* en Hainaut, produisent des *porcelaines* d'excellente qualité: on cite encore les faïences de *Jemmapes*.

En résumé, la Belgique est un des pays d'Europe qui possèdent l'industrie métallurgique la plus active et la plus prospère; elle le doit à sa richesse houillère et à l'initiative hardie de ses artisans. Il est peu d'établissements métallurgiques plus importants que ceux de Saint-Léonard à Liège et de Cockerill à Seraing, en dehors d'Essen, du Creusot et des grandes maisons d'Angleterre.

Industries dérivées du règne végétal. — Si riche qu'elle soit en céréales et en bétail, la Belgique suffit à peine à la nourriture de sa population; la meunerie, la fabrication des pâtes alimentaires, ne peuvent donc donner matière qu'à des industries purement locales.

En revanche, la fabrication du *sucre* de betteraves a pris un grand essor dans les riches provinces agricoles du Hainaut, du Brabant, dans la Hesbaye, ainsi qu'à Anvers (1).

La *bière*, boisson nationale, est produite dans les provinces de Hainaut, de Brabant et d'Anvers. La bière de Louvain est l'objet d'un commerce actif (2).

C'est à Anvers aussi que se trouvent la plupart des distilleries d'alcool,

---

(1) Production du sucre de betteraves (1892):

122 manufactures donnant.....	141.371.540 kg.	de sucre brut.
36 raffineries donnant.....	47.119.430	— raffiné.

(2) Production de la bière: environ 10.000.000 d'hectolitres.

qui alimentent la consommation intense du pays. La Belgique est peut-être le pays d'Europe qui consomme le plus d'alcool (1).

Mais la plus vieille des industries de la Belgique est sans contredit l'*industrie textile* et surtout celle du *lin*. C'était la gloire des Flandres dès le moyen âge, et c'est encore aujourd'hui de ce métier traditionnel que vit le plus grand nombre des artisans de ces provinces. *Gand*, *Courtrai*, *Tournai*, *Bruxelles*, *Alost* ont chacune leur spécialité ; *Gand* excelle à la fois dans la filature et dans le tissage des toiles ordinaires, et *Courtrai* fournit les meilleures toiles fines. *Louvain* et *Malines* fabriquent leurs délicates dentelles de lin. La France, l'Irlande et l'Écosse, peuvent seules rivaliser avec la Belgique pour la perfection et l'abondance des produits dérivés du lin.

C'est encore la Flandre qui l'emporte sur les autres provinces pour l'industrie du *coton*. La matière première importée par Anvers est travaillée à *Gand*, *Tournai* et *Courtrai*, à *Nivelles* et à *Saint-Nicolas ;* Gand est encore au premier rang.

Industries dérivées du règne animal. — Au contraire le travail de la *laine* s'est concentré au sud-est, dans la province de Liège, à bonne portée des régions de montagnes et de plateaux, qui nourrissent le plus de moutons. Au moyen âge et pendant une longue période des temps modernes Ypres, Tournai et Louvain exercèrent la prééminence ; c'est qu'alors l'Angleterre était le grand marché des laines. Aujourd'hui *Verviers* et sa banlieue manufacturière ont presque le monopole des lainages de toutes sortes. Les usines de Verviers sont alimentées d'eau grâce au gigantesque réservoir de la Gileppe qui contient environ 12 milliards de mètres cubes. Pourtant, depuis que l'Amérique du Sud et l'Australie expédient à bas prix la matière première par Anvers, le Brabant a pris sa part de cette industrie. Si Verviers a la spécialité des laines cardées et des draps, *Bruxelles* fabrique des tissus ; et la Flandre, forte de son habileté traditionnelle, rivalise avec les artisans de Roubaix.

La Belgique ne compte pas parmi les pays grands producteurs d'étoffes de *soie ;* cependant Anvers et Malines fabriquent quelques tissus estimés.

Les autres industries dérivées du règne animal, comme celle du *cuir*, ne sont point localisées d'une manière qui intéresse directement la géographie.

Résumé de la production industrielle. — Le peuple belge apportait, au début de la période contemporaine qui a vu se développer la grande

---

(1) Production de l'alcool (1892) :

243 distilleries produisant..... 527.822 hectolitres.

Consommation (1893) :

	lit	
Belgique.....	4.91	par tête.
Pays-Bas.....	4.49	—
Allemagne.....	4.40	—
France.....	4.32	—

En 1892, il y a 1 cabaret par 39 habitants.

industrie, une aptitude remarquable, un véritable génie. Ses artisans des Flandres jouissaient, et à juste titre, d'une réputation d'habileté traditionnelle. La révolution qui a substitué les machines à la main d'œuvre humaine lui a été aussi favorable qu'à la Grande-Bretagne; l'abondance de la houille et de la plupart des métaux industriels lui a donné de précieux avantages.

Cette condition favorable a tourné vers les emplois industriels la plus forte part des habitants de la Belgique.

Le nombre total des ouvriers de la grande industrie approche de 1 million, c'est-à-dire du sixième de la population totale du pays.

La répartition géographique des industries est régie par plusieurs causes. Au premier rang il faut citer l'existence des grands gisements houillers: le Hainaut, les provinces de Namur et de Liège ont absorbé une notable portion des industries métallurgiques. Mais, d'autre part, le vaste entrepôt d'Anvers distribuait aussi en abondance les matières premières importées, en particulier celles qui alimentent les industries textiles. Enfin, les Flandres offraient au travail savant des conditions traditionnelles qui contribuent aussi pour beaucoup à la prospérité des manufactures. Ajoutons que, à travers le pays généralement plat qui s'étend au nord de la Meuse, les transports sont peu coûteux sur des distances médiocres du reste. De là cette diffusion remarquable des industries les plus diverses entre la mer du Nord, les frontières de France et de Hollande, et la Meuse.

C. — Commerce.

Voies de communication. — Le sol de la Belgique se prête fort bien, d'une manière générale, à l'établissement des voies de communication. Ses régions septentrionales et centrales sont planes: routes, voies ferrées, canaux, les sillonnent, sans qu'il ait été besoin de faire les frais de coûteux travaux d'art, sauf pour franchir les cours d'eau. Les provinces montagneuses situées au sud de la Meuse, où les voies de communication sont du reste moins nécessaires, puisque richesse et population sont moindres, sont pourtant accessibles par les grandes vallées qui entaillent le plateau ardennais.

Donc la circulation est facile à l'intérieur; bien plus, aucun obstacle ne sépare la Belgique des pays voisins avec lesquels elle entretient un actif commerce. France, Luxembourg, Allemagne et Hollande ont pu souder leurs voies de tout genre aux réseaux belges. Tout au plus aurait-on à regretter que ce pays, si bien ouvert, presque trop bien ouvert aux influences continentales, soit si mal pourvu d'articulations maritimes. Mais, eu égard au peu de développement du littoral belge, Anvers n'est-il pas une porte d'entrée et de sortie des marchandises digne d'être jalousée par les plus grandes nations maritimes?

La position même de la Belgique, sur un carrefour du commerce universel, lui assure un rôle important. Elle appelle en effet le transit de plusieurs régions riches. Les bouches de l'Escaut attirent les produits des

provinces rhénanes, si actives par l'industrie, mais privées d'un débouché allemand sur la mer du Nord : la France même, malgré ses efforts pour relever le commerce de ses ports de Dunkerque, Calais et Boulogne, envoie et reçoit encore par Anvers beaucoup de marchandises.

Enfin, tandis que la France s'efforce de maintenir sur son territoire le passage du commerce britannique avec le Levant, l'Inde et l'Extrême Orient, la Belgique a tout intérêt à devenir l'amorce des routes transcontinentales aboutissant à Gênes, Trieste et Brindisi, en attendant que Salonique, le Pirée et Constantinople sollicitent une révolution plus complète à leur profit. Anvers est solidaire de Gênes, de Brindisi et de Trieste comme Calais l'est de Marseille; et, si les voyageurs anglais préfèrent Calais à Ostende ou Anvers, le besoin d'abréviation du trajet par mer est moins pressant pour les marchandises.

L'ensemble des voies de communication de la Belgique forme le réseau le plus serré qui soit au monde. Ses *routes*, d'une longueur de 25.000 kilomètres, dont plus de 9.000 pour le service national, sont larges et bien entretenues.

Quant aux *voies ferrées*, leur développement a été d'une rapidité extraordinaire. Deux ans avant l'inauguration de notre petite ligne de Saint-Germain, la Belgique comptait 20 kilomètres de chemins de fer (1835) : elle a donc pris, sur le continent, l'initiative de cette féconde innovation. En 1865, le réseau s'étendait sur 2.300 kilomètres : aujourd'hui il dépasse 4.700, ce qui est un développement proportionnel supérieur de beaucoup à celui des réseaux anglais, allemand et français. L'*État* est propriétaire des trois quarts de ces voies; des compagnies se partagent le reste (1). Le domaine des compagnies s'étend sur une partie des provinces de Liège et de Namur et sur le Luxembourg ; les deux plus grandes compagnies sont celles du « Grand-Luxembourg » et de « Liège-Givet ». L'État possède donc non seulement les lignes les plus longues, mais aussi les plus productives, qui drainent les provinces agricoles et industrielles par excellence.

En Belgique, comme en France, l'habitude a persisté de désigner les réseaux en empruntant des noms aux points cardinaux. Administrativement on distingue :

1° Le *réseau du Nord*, qui mène de Bruxelles à Anvers par Malines;

2° Le *réseau du Sud*, de Bruxelles au réseau français du Nord qui confine à la province de Hainaut;

3° Le *réseau de l'Est*, de Malines à Liège et à la Prusse rhénane;

4° Le *réseau de l'Ouest*, de Malines à Ostende par Gand.

En réalité, ce n'est là qu'un souvenir du dessin peu compliqué des

---

(1) Longueur exploitée en 1892 :

État.....	3.249	kilomètres.
Compagnies	1.478	—
Total.....	4.727	—

réseaux de l'origine. La division existe si peu dans les faits qu'il y a deux centres administratifs, Bruxelles et Malines. Mais les lignes de chemins de fer belges, ramifiées à l'infini, n'ont point réellement de centre. Les tracés et la marche des trains sont surtout adaptés d'une part aux nécessités de l'industrie nationale, de l'autre à celles du trafic avec les peuples voisins et du transit.

Le relief n'a pu exercer d'influence sur la direction des voies que dans la Belgique du sud. Ainsi la vallée de la Meuse s'est offerte comme sillon naturel entre Givet, Dinant, Namur, Liège et Maestricht; la Sambre a fourni un utile couloir de communication entre Maubeuge et Namur. La ligne d'Arlon à Liège a utilisé la vallée de l'Ourthe dans sa partie septentrionale : de Liège à Aix-la-Chapelle par Verviers, la Vesdre est longtemps suivie de près par la voie ferrée.

La région où l'enchevêtrement est le plus marqué est le sud du Hainaut; autour de Mons et de Charleroi, il y a, sur de faibles superficies, un incroyable développement de voies ferrées. La Prusse rhénane et l'Angleterre peuvent seules offrir des exemples d'une telle complication.

En résumé, si l'on voulait indiquer le rôle et le degré d'importance des lignes de chemins de fer belges, on s'arrêterait aux considérations suivantes :

Anvers est le point de départ et d'arrivée le plus remarquable. Par les lignes Anvers-Liège-Verviers-Aix-la-Chapelle, Anvers-Bruxelles-Namur-Arlon-Luxembourg-Alsace-Lorraine, s'écoule le commerce des pays allemands de la région du Rhin; c'est le chemin du transit anglo-allemand. Par là s'exportent les produits manufacturés d'une partie de l'Allemagne occidentale, de l'industrieuse province de Liège et du Brabant oriental. Rappelons enfin qu'une portion du trafic anglais avec l'Allemagne, la Suisse, l'Autriche, l'Italie, emprunte le même trajet.

La ligne Anvers-Bruxelles-Namur-Givet fait concurrence, pour l'importation et l'exportation des marchandises françaises, à notre réseau du Nord et à nos ports de la Manche. Le bon marché des transports par les voies ferrées belges a produit ce résultat.

Le Hainaut, la Flandre et le Brabant dirigent sur Anvers, par de nombreuses lignes, leurs objets industriels destinés à l'exportation.

Au sud-est, l'expédition des houilles belges en France amène une prodigieuse circulation, puisqu'il s'agit d'un mouvement annuel de 6 millions de tonnes.

A Anvers le réseau belge se noue à des lignes de navigation très nombreuses dont nous aurons à parler plus loin.

La circulation est des plus actives sur ce réseau, et dépasse celle de la grande Espagne. En tenant compte du nombre d'habitants de chaque État, la Belgique passe au second rang, après la Grande-Bretagne (1).

---

(1) Chemins de fer belges (1892) :

Longueur exploitée..... 4.727 kilomètres.

Elle n'est pas moins favorisée sous le rapport des *voies navigables*. On y compte 1625 kilomètres de rivières ou canaux navigables; eu égard à sa superficie, elle est au premier rang des États européens. Ses deux grands fleuves, qui portent déjà des bateaux sur le territoire français offrent, l'un, l'Escaut, 240 kilomètres, l'autre, la Meuse, 130 de bon et facile parcours. A vrai dire, plus d'une rivière est si parfaitement canalisée en Belgique qu'on hésite souvent à reconnaître en elle l'œuvre de la nature. Il ne saurait être question de distinguer plusieurs réseaux; presque tous les fleuves sont en communication les uns avec les autres.

La *Meuse*, grâce à de gigantesques travaux, à la construction de barrages et d'écluses, a été relevée, sur le territoire belge, jusqu'à une profondeur de plus de 2 mètres.

L'*Escaut* est relevé par l'action des marées; mais les barrages et écluses contrarient dans une certaine mesure l'effort d'exhaussement des eaux par les marées. Le Rupel, la Dyle et la Senne doivent à la même influence des eaux marines leur richesse hydrographique. « On peut dire, avec Alphonse Belpaire, que par les divers canaux de la contrée, la Lys coule de tous les côtés, aussi bien vers Bruges et vers Ostende, que vers Gand, la ville où se termine officiellement son cours (1). »

Anvers est le point d'aboutissement le plus important des canaux comme des voies ferrées. Ainsi ce grand port est en relation avec la Sambre par les canaux de *Willebrock* (Anvers à Bruxelles) et de *Charleroi* (entre Bruxelles et la Sambre). Par là, les industries métallurgiques du Hainaut et de la province de Namur, les industries textiles du Brabant envoient leurs produits vers le centre d'exportation. Une autre voie de jonction, plus occidentale, entre la Sambre et l'Escaut, est le *canal d'Antoing*. A l'ouest, le réseau flamand se compose du *canal de Gand à Bruges* et de *Bruges à Ostende*, et du *canal Léopold* entre la mer du Nord et l'Escaut occidental ou Hond; or Gand et Anvers communiquent par l'Escaut. Enfin le *canal de la Campine*, un des plus longs, met Anvers en relations avec le *canal Guillaume*, qui aboutit à Maestricht en Hollande, c'est-à-dire réunit l'Escaut à la Meuse.

Effectif roulant :

Locomotives	2.586
Voitures à voyageurs	5.889
Wagons de toute nature	57.498

Mouvement :

Voyageurs à toutes distances	88.225.600 voyageurs.
Marchandises à toutes distances	42.599.572 tonnes.

Recettes :

	État.	Compagnies.
Recettes brutes kilométriques	43.316 fr.	26.836 fr.
Dépenses — —	25.449	13.822
Recettes nettes —	17.867	13.014

(1) E. Reclus, *Europe du nord-ouest*, p. 62-63.

Ce canal Guillaume joint les voies navigables belges au réseau hollandais. Avec les voies navigables de France, les artères de jonction sont multiples par la Meuse, la Sambre, l'Escaut et la Lys.

Les matières encombrantes, qui composent le plus fort contingent du trafic des canaux, sont précisément en abondance. Tous les canaux de la moitié occidentale de la Belgique sont employés au transport de la houille, des métaux et des machines nécesssaires aux industries des Flandres et de la France. D'Anvers se dirigent vers ces mêmes provinces les convois de laines, de cotons, de peaux, etc..., importés de l'étranger.

Marine marchande, ports de mer. — Malgré le peu d'articulation de ses côtes, la Belgique, grâce au grand port d'Anvers, possède une marine marchande assez considérable relativement, mais bien minime si l'on considère la richesse industrielle du pays. Il y avait là tous les éléments d'un commerce gigantesque, mais les marins manquent. De là le caractère cosmopolite du commerce maritime de la Belgique (1).

Anvers est le plus grand port, presque le seul de la Belgique. L'Escaut a, dans cette ville, une largeur variant de 500 à 700 mètres et une profondeur de près de 15 mètres à marée haute. Anvers, dont le mouvement n'a de comparable que celui de Hambourg, de Liverpool, et de Marseille, abrite surtout des navires étrangers. C'est un des grands marchés de grains du monde; ses entrepôts sont, avec ceux du Havre, les plus riches en peaux importées de l'Amérique du Sud; là se traitent aussi les grands achats de cafés du Brésil. Enfin coton, laines, denrées coloniales, thé, riz y sont l'objet d'actives transactions (2).

Après Anvers qui entretient les neuf onzièmes des relations de la Belgique avec l'étranger, citons encore *Ostende;* c'est, comme Calais en France, un lieu d'embarquement favori des voyageurs qui recherchent l'avantage d'une rapide traversée entre l'Angleterre et le continent.

Anvers est relié par des services réguliers de paquebots avec l'Angleterre (Londres 16 heures), les États-Unis d'Amérique (New-York) et les principaux ports de la Manche, de la mer du Nord et de la Baltique.

---

(1) Marine marchande (31 décembre 1892) :

	Nombre.	Jauge.
Voiliers	6	1.039 tonnes.
Vapeurs	47	69.356 —
Total	53	70.395 —

Sur un mouvement total effectif de ..... 8.794.000 tonnes
les navires étrangers prennent ..... 7.938.000 —

(2) Mouvement du port d'Anvers (1893) :

	Navires.	Jauge.
Entrés	4.336	4.549.424 tonnes.
Sortis	4.378	4.594.037 —
Totaux	8.714	9.143.461 —

Le *mouvement maritime* de la Belgique s'élève à un chiffre très élevé, si l'on considère qu'il a lieu presque par un seul port (1).

Commerce proprement dit ; commerce intérieur. — La Belgique est, grâce à son industrie et à son agriculture, un pays de commerce actif.

A l'intérieur, les relations de province à province sont déterminées par les nécessités industrielles de chacune ; car les régions les plus riches en denrées agricoles sont aussi les plus peuplées et peuvent à peine suffire à leur alimentation. Du Hainaut, la houille et les métaux se répandent dans les Flandres et dans le Brabant pour alimenter les industries ; c'est là le mouvement le plus considérable. Enfin les Flandres expédient de toutes parts leurs tissus, Liège ses machines et ses armes. Il est impossible d'estimer la valeur de ce commerce intérieur, qui était prodigieusement actif dès le moyen âge. Les échanges sont stimulés par une liberté presque absolue de circulation.

Le *cabotage* proprement dit est de médiocre importance, ce qui s'explique par l'absence presque complète de ports.

Commerce extérieur. — Le commerce de la Belgique, après une période de crise (1885) s'est rapidement relevé, et, eu égard à la faible population du pays, est arrivé à un chiffre considérable : 4 milliards et demi en moyenne. En somme, depuis le commencement du siècle, la progression a été plus rapide que dans aucun autre pays d'Europe.

L'étude des diverses classes de marchandises d'importation et d'exportation confirme ce que nous avons dit jusqu'ici du caractère de l'activité économique des Belges. A l'*importation* affluent les objets nécessaires pour nourrir une population si dense que la terre la plus fertile ne peut subvenir à ses besoins, céréales, fruits, animaux, denrées coloniales, boissons. De même une industrie aussi active ne saurait se suffire en matières premières ; il faut importer des fibres textiles pour donner une alimentation normale aux machines de filature et de tissage de la Flandre, des métaux, des bois, des cuirs. Au contraire, les objets manufacturés ne figurent sur les listes d'entrée des douanes que pour un chiffre minime : la Belgique non seulement se suffit, mais subvient aux besoins de plusieurs de ses voisins.

A l'*exportation*, le premier rang appartient donc aux produits manufacturés, filés, tissus, machines, verrerie, etc... En outre, les combustibles,

---

(1) Mouvement des ports (1892) navires chargés et sur lest :

	Navires.	Jauge.	
Entrés	7.063	5.782.157	tonneaux.
Sortis	7.085	5.802.111	—
Totaux	14.148	11.584.268	—

Mouvement des ports (1892) ; navires chargés seulement :

Entrés	4.935.000	tonneaux.
Sortis	3.859.000	—
Totaux	8.794.000	—

minerais, pierres à construire, ont presque une égale importance dans les ventes à l'étranger (1).

La position même de la Belgique lui assure un rôle considérable dans le commerce international : tout ce que l'on a dit de l'heureuse situation de l'Angleterre au centre de l'hémisphère continental, dans le voisinage des pays les plus civilisés et les plus peuplés, près de l'entrée de l'Atlantique, est valable pour sa voisine de la mer du Nord. Seulement si Anvers est un port excellent et actif, faute de personnel belge il est, nous l'avons vu, exploité par des étrangers. De là le caractère particulier du commerce de la Belgique ; entre l'Angleterre, les Pays-Bas et la France, elle n'a guère que le commerce continental de ses denrées. Il est vrai que si ses produits enrichissent sur mer des porteurs étrangers, ses voies ferrées bénéficient en revanche d'une circulation intense des marchandises des pays voisins.

Si l'on tient compte des proportions de superficie et de population de ces contrées limitrophes, on remarque que la *France* et les *Pays-Bas* viennent au premier rang, la France même d'une manière absolue.

Les échanges de la Belgique avec ces deux États sont régis par les mêmes causes géographiques. L'un et l'autre sont de civilisation encore plus agricole qu'industrielle ; ou, du moins, il manque à leurs industries beaucoup des matières premières dont regorge le sol belge. Ils peuvent au contraire donner, en qualité de puissances coloniales, le surcroît de denrées alimentaires dont a besoin leur voisine trop peuplée pour son étendue.

Le fait est frappant, si l'on examine la nature des relations franco-belges.

---

(1) Détail du commerce :

	Importations.	Exportations.	Transit.	Total.
	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
1888.....	1.534.300.000	1.243.700.000	1.556.300.000	4.334.300.000
1889.....	1.556.400.000	1.458.500.000	1.554.500.000	4.569.400.000
1890.....	1.672.100.000	1.437.000.000	1.511.100.000	4.620.200.000
1891.....	1.799.800.800	1.519.000.000	1.328.000.000	4.646.800.000
1892.....	1.536.500.000	1.369.400.000	1.274.900.000	4.180.800.000

Importations (1892).

	Francs.
Céréales et farines...	274.553.000
Fibres textiles.....	158.218.000
Végétaux.....	93.812.000
Minéraux.....	70.350.000
Tissus.....	60.097.000
Bois.....	58.764.000
Peaux et Cuirs.....	58.485.000
Café.....	56.819.000
Animaux vivants....	36.636.000

Exportations (1892).

	Francs.
Céréales et farines..	121.302.000
Filés.....	113.088.000
Machines.....	96.339.000
Houille, coke... ...	93.330.000
Fibres textiles.....	86.866.000
Tissus	66.278.000
Peaux et cuirs.....	58.834.000
Fer.....	53.760.000
Sucre.....	48.745.000
Verrerie.....	44.272.000
Zinc.....	39.948.000
Acier.....	25.945.000
Pierres.....	19.328.000
Armes.....	13.948.000

L'ensemble de ces échanges dépasse 600 millions de francs. Nous achetons en Belgique surtout de la houille et des métaux, puis des matières textiles et des tissus. Nous y envoyons des céréales, des bestiaux, des vins, des tissus de laine et de soie. Ce commerce a fléchi dans les dernières années. Il est bien des causes de ce ralentissement de relations, outre la tendance générale de tous les États à se protéger, et la crise commerciale qui afflige l'Europe entière. Mais la différence des productions des deux pays est une garantie de la reprise du trafic; les échanges en sont une conséquence inévitable.

Les *Pays-Bas* se trouvent dans des conditions encore meilleures. Ils reçoivent de la Belgique à peu près autant qu'ils lui envoient. La houille, les métaux affluent pour l'entretien des moyens de transport, et de la grande marine de la Hollande; les produits agricoles hollandais et les marchandises des colonies néerlandaises trouvent de bons placements sur le marché belge. Entre ces deux peuples voisins, de caractère absolument différent, la concurrence serait un fait anormal; aussi leurs échanges ont-ils une tendance à se développer.

Avec l'Angleterre et l'Empire allemand les relations sont d'une tout autre nature. La *Grande-Bretagne* possède, comme la Belgique, de grandes richesses minérales, des industries métallurgiques et textiles très prospères; mais, grâce à son empire colonial, elle expédie de ses entrepôts et y reçoit nombre de marchandises qui font l'objet d'échanges avec la Belgique. La valeur du commerce anglo-belge dépasse 400 millions de francs; les Belges envoient d'ailleurs beaucoup plus aux Anglais qu'ils ne reçoivent d'eux.

L'*Empire allemand*, avec une activité un peu plus considérable, est dans des conditions d'échange analogues, si ce n'est que les provinces prussiennes limitrophes de la Belgique contribuent largement à son alimentation.

Parmi les autres pays européens, la *Russie* seule joue un rôle important sur le marché belge; elle y envoie surtout des fibres textiles, du lin, puis des bois et des céréales, mais n'y achète presque rien en échange de ces produits.

Les pays de l'*Europe méridionale* vendent à la Belgique des vins, des olives, etc., et lui achètent des métaux et des machines.

C'est avec l'*Amérique* que les relations sont ensuite le plus actives. États-Unis, République Argentine, Uruguay, Brésil, Chili et Pérou sont les meilleurs clients extra-européens de la Belgique : cotons, laines, cuirs, viandes conservées, métaux, café sont les produits qu'ils expédient à Anvers. Ils demandent en échange des tissus, des machines, du matériel pour chemins de fer.

La Belgique prend peu de part au commerce asiatique, beaucoup moins encore à celui du continent africain, malgré l'ardeur et l'habileté de récentes tentatives faites au *Congo*.

Nous avons déjà montré l'importance de la Belgique comme terrain de *transit;* la valeur des marchandises qui circulent sur ses voies ferrées

et ses canaux s'élève à plus de 1,200 millions de francs, soit le double de ce qui emprunte le territoire français. C'est donc une plus-value considérable pour l'industrie des transports, déjà si favorisée par la condition économique du pays lui-même (1).

Résumé; revue générale. — En résumé le commerce belge est prodigieusement actif, mais moins indépendant que son industrie. La faute en est à la nature qui, donnant à ce peuple l'embouchure d'un fleuve admirablement approprié au commerce lointain, lui a refusé les moyens de faire son éducation maritime. Le trafic qui passe par les frontières terrestres représente plus des deux tiers du total des échanges de la Belgique.

Or, qui sait si l'avenir maintiendra au territoire belge le transit si actif dont il s'enrichit, et, par suite, gardera à Anvers son rôle de débouché des régions de l'Europe centrale, de la vallée du Rhin, etc.?... En Belgique même, la rivalité de Bruges menace le grand port. Si le canal projeté entre Bruges et la rade de Heyst, tout entier sur territoire belge, avec une profondeur de 7 à 8 mètres, est creusé, Bruges offrira des avantages plus considérables au grand commerce. L'Allemagne étudie les moyens de donner à ses provinces rhénanes une issue, par un canal, vers les bouches de l'Ems et du Weser; nous ne parlons pas de ses revendications encore timides sur les bouches du Rhin « qui devrait être allemand jusqu'à l'embouchure! » A l'ouest Dunkerque grandit et s'outille pour la concurrence contre Anvers. La possession des bouches du Rhin par une puissance autre que la Hollande tuerait sans doute Anvers; et déjà la jonction par canaux du Rhin moyen au Weser inférieur lui portera préjudice au profit de Brême.

Ce n'est pas le commerce du Congo, dont le roi des Belges a été pro-

---

(1) Principaux pays commerçant avec la Belgique (1892) :

	Importations. Francs.	Exportations. Francs.	Total. Francs.
France	299.544.000	310.661.000	610.205.000
Allemagne	167.823.000	312.973.000	480.796.000
Grande-Bretagne	182.617.000	234.550.000	417.167.000
Pays-Bas	178.706.000	189.901.000	368.608.000
États-Unis	206.500.000	53.100.000	259.600.000
République Argentine	67.800.000	14.000.000	81.800.000
Russie	73.700.000	5.800.000	79.500.000
Indes Britanniques	60.900.000	12.600.000	73.500.000
Roumanie	61.900.000	7.500.000	69.400.000
Suède et Norvège	42.500.000	16.000.000	58.500.000
Brésil	35.300.000	19.000.000	54.300.000
Italie	20.500.000	22.400.000	42.900.000
Espagne	13.900.000	28.300.000	42.200.000
Suisse	3.000.000	32.200.000	35.200.000
Pérou	26.100.000	900.000	27.000.000
Chili	14.400.000	11.900.000	26.300.000
Australie	14.100.000	5.400.000	19.500.000
Égypte	7.300.000	7.100.000	14.400.000

clamé souverain, qui offre des perspectives de bénéfices capables de faire oublier ces dangers commerciaux en Europe. Pendant que Français et Belges attendent aux bouches du grand fleuve africain, ou dans leur voisinage, les convois des régions équatoriales du centre du continent mystérieux, Anglais et Allemands cherchent sur la côte de Mozambique et de Zanguebar une meilleure porte de sortie et d'entrée.

Mais l'industrieuse Belgique a déjà traversé victorieusement bien des crises, et rien ne porte à penser qu'il n'en sera pas de même cette fois encore.

CHAPITRE III

ILES BRITANNIQUES

§ 1. — Coup d'œil sur la géographie physique et politique.

Situation et dimensions. — Les Iles Britanniques forment, au nord-ouest de l'Europe, un grand archipel comprenant, outre les îles de Grande-Bretagne et d'Irlande, quelques groupes insulaires de moindre importance : les *Hébrides*, les *Orcades* et les *Shetland* au nord, les *Iles Anglo-Normandes* et les *Scilly*, plus quelques îles isolées, *Wight* au sud, *Anglesey* et *Man* dans la mer d'Irlande. Les coordonnées astronomiques sont les suivantes : en longitude, les extrêmes sont par 0° $^1/_2$ et 12° $^1/_2$ ouest de Paris ; en latitude, par 50° et 61° nord. La superficie est de 314.628 kilomètres carrés.

Composition du sol. — Bien que les Iles Britanniques méritent leur surnom de « paradis des géologues », et que presque tous les terrains y soient représentés, les diverses couches n'y sont pas très entremêlées, et l'on peut y distinguer quelques divisions assez simples. Une ligne menée de l'extrémité occidentale de la Lyme-Bay à l'embouchure de la Tees, limite les terrains les plus récents — tertiaires, crétacés, jurassiques et triasiques — massés dans l'angle sud-oriental de la grande île. Au nord-ouest de cette ligne, se trouvent les terrains primaires, parmi lesquels le carbonifère a une très large place. Les terrains cristallins n'occupent que les hautes terres de l'Écosse. L'Irlande est tout entière primaire, sauf quelques affleurements cristallins à la périphérie de l'île. Des manifestations volcaniques se sont produites au nord du pays de Galles, dans le Cumberland, et dans une partie des Cheviots, ainsi qu'à l'angle nord-oriental de l'Irlande et dans quelques îles de la côte occidentale d'Écosse.

La correspondance remarquable des couches du sud-est de l'Angleterre et de la France du nord-ouest montre d'une façon irréfutable ce que le peu de profondeur des mers avait déjà fait prévoir, c'est-à-dire que les Iles Britanniques ont été, jusqu'à une époque relativement récente, réunies au continent.

Relief. — Le relief correspond presque absolument à la géologie. Tandis que les régions tertiaires et secondaires du sud-est sont formées de plaines doucement ondulées par des collines appelées Downs, les terrains primaires se relèvent d'une façon plus accentuée, dans la Cornouaille (620 mètres), dans le pays de Galles (Snowdon 1094), dans

le système central ou Pennin et le Cumberland (Scawfell 983 m.), enfin dans les Cheviots (807 m.). Au nord des Lowlands ou basses terres d'Écosse, enfin, les terrains cristallins forment les Highlands ou hautes terres qui possèdent, dans les Grampians, le géant de la Grande-Bretagne (Ben Nevis 1841 m.); une nouvelle et profonde dépression sépare des Grampians les hauteurs de l'Écosse du nord (1200 m.).

En Irlande, la grande plaine centrale est entourée presque de tous les côtés par des massifs montagneux, importants surtout aux quatre angles de l'île (Carrantuohill 1040 m.).

Ce relief n'est nulle part considérable, et, sauf de rares exceptions, n'entrave nulle part les communications.

Littoral. — Peu de pays ont un littoral aussi richement articulé : les côtes anglaises offrent partout des rades profondes et bien abritées, alternativement plates ou abruptes, des estuaires par où la marée et les navires pénètrent loin dans l'intérieur des terres (Tamise, Mersey, Tyne, Severn); l'Écosse présente des découpures encore plus riches: la côte orientale a des estuaires largement ouverts pendant que la côte occidentale, avec ses couloirs étroits, ses chaînes d'îles littorales rappelle les côtes norvégiennes. L'Irlande enfin, quoique plus massive, possède des ports admirables comme Cork, et, dans le Kerry, des fjords presque aussi découpés et profonds que ceux de la Norvège.

Cette richesse littorale aura, nous le verrons, les plus grandes conséquences pour la géographie économique des Iles Britanniques. Qu'il nous suffise de dire pour le moment qu'aucun point des deux îles n'est éloigné de la mer de plus de 100 kilomètres.

Climat. — Les Iles Britanniques doivent à leur situation à l'ouest du continent européen, dans une mer réchauffée par le courant de l'Atlantique nord, à la pénétration de la mer, et à la modicité de leur relief, un climat remarquablement doux et égal, remarquablement humide aussi. La température moyenne des divers points des Iles-Britanniques est généralement la même que celle des pays situés en Amérique à 20° plus près de l'équateur. Les isothères, orientés dans le sens des parallèles, vont de +13° au nord, à +18° au sud; les isochimènes, orientés dans une direction perpendiculaire vont de + 3° à l'est à + 6° à l'ouest; la région la plus froide est naturellement celle du centre de l'Angleterre et de l'Écosse où le relief est le plus considérable.

Les pluies sont à la fois très fréquentes et très abondantes, elles sont apportées par les vents du sud-ouest, ce qui explique leur répartition sur le sol du pays, qui se divise en tranches parallèles, les plus occidentales étant les plus arrosées : tandis que l'Irlande de l'ouest, et la côte occidentale de la Grande-Bretagne reçoivent une couche annuelle d'eau atteignant et dépassant 2 mètres, la partie orientale de la Grande-Bretagne n'en reçoit que $0^m,65$; la moyenne générale est de $0^m,80$ à $0^m,85$; ce sont les pluies les plus abondantes de l'Europe entière. Ces précipitations sont réparties sur toutes les saisons de l'année, et l'Irlande compte dans une année 210 jours de pluie. Tout le pays est du reste constamment

enveloppé de brumes plus ou moins épaisses, les jours absolument clairs sont très rares.

Hydrographie. — Le peu d'étendue des terres, la modicité du relief, la richesse des précipitations, tout concourt à donner au pays que nous étudions des fleuves très particuliers. Ces fleuves sont courts, abondants, coulent lentement entre des rives basses, s'ouvrent très tôt à la batellerie, puis, brusquement, sous l'influence du flot de marée, s'élargissent, s'approfondissent, et donnent accès aux plus grands navires. De simples ruisseaux, à peine visibles sur la carte ont ainsi permis l'établissement de ports gigantesques, les plus importants du monde. La Tamise n'a que 345 kilomètres de longueur, la Severn, cinq de moins, la Mersey, la Clyde, quelques lieues seulement, et cependant Liverpool et Glasgow reçoivent les géants des mers. Le nombre de ces petits fleuves côtiers est considérable et explique la richesse maritime de l'Angleterre et de l'Écosse. L'Irlande n'a, à proprement parler, qu'un fleuve, le Shannon, chapelet de lacs navigable presque dès sa source. Rien n'a été plus facile que d'unir ces fleuves par des canaux d'une mer à l'autre.

Les lacs sont nombreux dans les régions montagneuses, mais n'ont guère qu'une importance pittoresque.

Population. — Les Iles Britanniques étaient peuplées, au recensement de 1891, de 38.104.973 habitants, c'est-à-dire de 120 habitants au kilomètre carré, mais, tandis que la population kilométrique est très dense dans l'Angleterre proprement dite (192), elle l'est beaucoup moins dans les hautes terres de l'Écosse (51) et dans le pays ruiné d'Irlande (56).

Cette population est un mélange de nombreuses races : les Celtes qui occupaient l'archipel avant la conquête romaine ont été refoulés dans le pays de Galles, la Cornouaille et l'Irlande ; les Écossais des Highlands appartiennent à la même race. Puis sont venus des Germains — Angles, Saxons et Danois — qui ont peuplé l'Angleterre, enfin les Normands, dont l'influence a été grande sur la langue et la civilisation, n'ont que peu modifié la population (1).

La population britannique augmente rapidement par l'excédent des naissances sur les décès. Cette augmentation, bien que de moins en moins forte, est encore considérable en comparaison avec les autres pays (2), mais aussi l'émigration, une des plus abondantes du monde, vient corriger ce que cet accroissement pourrait avoir d'inquiétant. Il

---

(1) En 1891, il y avait dans les Iles Britanniques 1.844.878 personnes, sans compter les enfants de moins de 2 ans, parlant une langue celtique seule, ou associée à l'anglais.

(2) Accroissement moyen annuel (1891) :

Angleterre et Galles	1.16 p. 100.
Ecosse	0.77 —
Irlande	— 0.97 décroissance.
Autres îles	0.47 —
Royaume Uni	0.81 » 100.

faut remarquer que l'émigration anglaise est loin d'être un appauvrissement pour le pays, les émigrants, sauf les Irlandais, allant peupler les colonies que l'Angleterre a dans toutes les parties du monde, ou portant en pays de langue anglaise l'influence de leur mère-patrie (1).

La population est massée en grande majorité dans les villes; le rapport entre les populations urbaine et rurale indique une prédominance rare en faveur de la première (2). Cette prédominance est surtout forte en Angleterre. Parmi les grandes villes de l'Angleterre, quelques-unes sont énormes, la capitale en particulier, est la plus considérable agglomération d'êtres humains qui existe sur terre (3).

La religion officielle du Royaume-Uni est le protestantisme anglican, caractérisé par la suprématie du souverain en matière religieuse, et par la présence d'une hiérarchie épiscopale. En Irlande, l'Église est séparée de l'État et la majorité de la population est catholique. Mais toutes les sectes et toutes les religions sont absolument libres dans le Royaume-Uni, et jouissent toutes des mêmes droits, en particulier pour ce qui regarde l'état-civil.

L'*instruction primaire*, laissée à l'administration des citoyens est très prospère, et le nombre des illettrés diminue de jour en jour sans être cependant aussi faible qu'en Allemagne ou au Danemark.

Gouvernement. — Le « Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande », dont le souverain porte en outre, dans les actes se rapportant aux colonies, le titre de « Empereur des Indes » est, depuis fort longtemps, une

---

(1) Mouvement de la population :

	Naissances.	Décès.	Excédent de naissances.	Émigration.
1888.....	1.112.694	668.013	444.681	
1889.....	1.116.568	674.499	442.069	342.641
1890.....	1.096.717	727.102	369.615	315.980
1891.....	1.148.238	757.472	390.766	334.543
1892.....	1.126.464	724.674	401.757	321.397
1893.....				307.750

En 1892, 143.747 *immigrants*.

(2) Rapport des populations urbaine et rurale (1891), Angleterre et Galles :

Population urbaine.....				71.7 p. 100.	
— rurale.....				28.3 —	
Dans 6 villes de plus de....	250.000 hab.	habite	22 p. 100	de la population	
— 18 —	100.000	—	9	—	
— 38 —	50.000	—	9	—	

(3) Grandes villes (1891) :

Londres.....	4.211.743 hab.	Belfast.....	255.950 hab.
Glasgow.....	658.198	Dublin.....	245.001
Liverpool.....	517.990	Bristol.....	221.578
Manchester.....	505.368	Bradford.....	216.361
Birmingham.....	478.113	Nottingham.....	213.877
Leeds.....	367.505	West-Ham.....	204.903
Sheffield.....	324.243	Hull.....	200.044
Édimbourg.....	263.646		

monarchie constitutionnelle. Le pouvoir exécutif est aux mains du souverain, irresponsable, assisté de ministres responsables devant le Parlement. Le pouvoir législatif appartient au Parlement, divisé en deux chambres : *Chambre des lords*, composée de « pairs » héréditaires anglais, plus 28 pairs irlandais élus à vie et 16 pairs écossais élus pour une législature ; la *Chambre des communes* se compose de 670 membres élus au suffrage censitaire très large pour sept ans.

Les *finances* anglaises sont dans un état de prospérité remarquable (1).

Protégé par sa situation insulaire, le Royaume-Uni n'a pas besoin d'une armée permanente considérable, aussi le service n'est-il pas obligatoire ; cependant, en cas de danger, le gouvernement peut appeler les milices dont fait partie tout homme de 18 à 50 ans. Une puissante armée coloniale garde les établissements d'outre mer.

Par contre, la nécessité de défendre ses côtes, et surtout son immense empire colonial, a obligé le Royaume-Uni à armer une formidable flotte, la première du monde, et à toujours l'accroître pour se trouver à la hauteur de toutes les éventualités (2). Mais, même avec cette flotte nombreuse,

---

(1) Finances du Royaume-Uni :

		Recettes.	Dépenses.
Budget ordinaire...	1887-88.....	2.245.056.350 fr.	2.185.591.125 fr.
	1888-89.....	2.210.820.300	2.192.095.750
	1889-90.....	2.232.607.900	2.152.082.850
	1890-91.....	2.237.227.800	2.193.321.375
	1891-92.....	2.274.869.650	2.248.194.325
	1892-93.....	2.259.884.425	2.259.384.125

Recettes extraordinaires (1892-93).....	1.462.920.700 fr.
Dépenses extraordinaires —	1.629.800.225

Recettes et dépenses des administrations locales (1890-91), sauf l'Écosse :

Recettes.....	1.576.086.175 fr.
Dépenses.....	1.568.844.000
Dette publique (1893).....	16.583.755.925 fr.
Intérêt annuel.....	572.576.525

(2) Armée et marine (1893) :

Budget de la guerre.....		438.550.000 fr.
— marine (ordinaire)....	357.550.000 fr.	405 264.275
— — (extraordinaire).	47.714.275	
Total.....		843.814.275

Armée.	Pied de paix.....	227.200 hommes.		
	Dont dans la métropole..	114.083	—	
	Pied de guerre.....	708.807	—	56.330 chevaux.
	Dont dans la métropole ..	586.402	—	27.630 —

Marine.	Navires	695	
	Jauge	1.598.130	tonneaux.
	Chevaux-vapeur ...	1.590.126	
	Canons.....	6.341	
	Équipages.....	106.902	hommes en temps de guerre.
	Officiers	8.096	— —

l'Angleterre est loin d'avoir conservé la supériorité qu'elle avait autrefois sur les autres nations d'Europe : sa prééminence numérique ne tient plus qu'à peu de chose, et les territoires qu'elle doit protéger sont de plus en plus nombreux et dispersés à la surface du monde.

§ II. — Géographie économique.

Condition générale et situation. — Le nom seul de la Grande-Bretagne évoque aujourd'hui l'idée d'une richesse économique extraordinaire à tous égards, d'une agriculture méthodique et savante, d'une industrie prodigieusement active, d'un commerce universel par son étendue et par son objet. Sol riche et capable de nourrir une belle végétation, sous-sol contenant en abondance le plus précieux des trésors minéraux, la houille, empire colonial immense ouvert à son commerce, le Royaume-Uni a tous les éléments d'une prospérité incomparable. Si les faveurs de la nature envers le peuple anglo-saxon ont été nombreuses, reconnaissons aussi qu'il en a fait le meilleur et le plus intelligent usage, que son esprit d'initiative est pour beaucoup dans sa fortune.

A. Agriculture.

Aptitude naturelle. — La latitude des pays qui composent le Royaume-Uni les place presque complètement dans la zone de culture des céréales de l'ancien continent; le froment et l'orge, à plus forte raison l'avoine et le seigle y rencontrent des conditions favorables. La composition géologique du sol, la nature particulière d'un climat très doux pour cette latitude, tout concourt d'ailleurs à accentuer l'aptitude agricole de cet état insulaire.

La composition du sol détermine déjà un ordre assez rigoureux d'aptitude. En Angleterre, les comtés de l'est et du centre ont des terres grasses, comme celles de la Hollande, dans les parties les plus voisines de la mer, puis, à l'intérieur, des champs sablonneux mais amendés comme dans la Flandre belge. Les pays du sud, en face de la France, composés soit de sols calcaires dans la zone des Downs, soit de roches granitiques dans la chaîne dévonienne, sont déjà beaucoup moins propres au travail agricole; leur limite est marquée par la Tamise dont le domaine comprend surtout de fortes terres argileuses. Les plateaux de l'ouest, les croupes granitiques du pays de Galles, celles de la chaîne pennine, font contraste

---

Dépenses prévues pour la construction des navires et l'amélioration de la flotte de 1889 à 1899 : environ 1 milliard 375 millions.

Budget de la marine pour 1896-97..... 545.000.000 fr.

(Discours du ministre de la marine à la Chambre des Communes, 2 mars 1896).

« Nos flottes sont les corps d'armée que nous plaçons sur nos frontières » (*id.*, *ibid.*).

avec l'Angleterre orientale, digne rivale de la France du nord, de la Belgique et de la Hollande.

En Irlande les massifs de l'est et du sud-ouest sont dans la même condition que les montagnes du pays de Galles qu'ils continuent; au nord les chaînes basaltiques de Donegal, Sperrin et Mourne rappellent les Cheviots et les Grampians par la rudesse et l'escarpement de leur sol. Si le relief diminue l'étendue des champs réservés au meilleur emploi agricole, les dépressions marécageuses réduisent encore la surface utilisable.

En Écosse le contraste est violent entre les Highlands et les Lowlands. Les Highlands écossais sont la région de la Grande-Bretagne la moins propre à la culture; les plateaux du nord offrent encore un certain espace accessible aux labours, beaucoup aux pâturages, mais la zone des champs proprement dits est celle du Strathmore entre les Cheviots et les Grampians.

Le *climat* est caractérisé par un adoucissement extraordinaire sous une pareille latitude. Il y a excès d'humidité, c'est-à-dire condition très favorable pour les pâturages, médiocre pour la culture, en Irlande et sur le versant occidental d'Angleterre et d'Écosse. L'Angleterre du centre, de l'est et du sud-est, moins humide à cause de l'écran montagneux qui tempère l'action des nuées de l'ouest, se prête à tous les usages agricoles.

Quant au *relief*, il est trop médiocre pour modifier violemment la condition favorable du sol et du climat. Les montagnes tout à fait impropres à la culture et à l'élevage ne couvrent pas même un quart de la superficie des Iles Britanniques (1).

Les Iles Britanniques composent, avec une partie de la Norvège, les régions les plus septentrionales de l'Europe qui soient encore dans la *zone des forêts et cultures à saisons tranchées*. La flore primitive est presque complètement détruite en ce pays où l'emploi des terrains est industriel à outrance; le frêne, le chêne et le hêtre ont persisté dans les forêts. Quant à la faune originelle elle a complètement disparu, sauf en Écosse.

Forêts. — Le premier effet de la culture intensive à laquelle se livrent les Anglais a été la suppression des forêts ou leur réduction à une étendue minime. Les traditions rapportent qu'au moyen âge et au début des temps modernes de vastes surfaces boisées existaient encore; ainsi

---

(1) Distribution des terres :

	Angleterre. Pour 100.	Galles. Pour 100.	Écosse. Pour 100.	Irlande. Pour 100.	Moyenne. Pour 100.
Terres cultivables et pâturages...	77	60	25	72	58.5
Bois, taillis, etc.....	4.8	3.5	4.5	1.6	3.6
Montagnes, landes, eaux, etc.....	18.2	36.5	70.5	26.4	37.9

Distribution de la population (1891) :

	Population totale.	Population agricole.
Angleterre et Galles.....	29.002.525	1.311.270
Écosse	4.025.647	219.985
Irlande.....	4.704.570	936.759

les pays de Kent et de Sussex faisaient beaucoup de fonte au bois ; aujourd'hui les forêts ne représentent plus 4 p. 100 de la superficie totale des Iles Britanniques.

Cultures alimentaires. — Les champs de céréales de la Grande-Bretagne sont près de cinq fois moins étendus que ceux de la France. Il n'en faut pas conclure que toutes les terres capables de se prêter à cette riche culture comptent pour une si faible étendue. Si la culture des céréales occupait le sol apte à la faire prospérer, elle donnerait largement de quoi nourrir toute la population. Mais la prédominance de la grande propriété a fait obstacle au développement des champs de froment, d'orge et d'avoine; les possesseurs de vastes domaines consacrent à l'élevage, en Écosse et en Irlande, des milliers d'hectares qui pourraient donner les plus riches moissons. Ainsi, la culture des céréales est aussi habile et savante que possible en Grande-Bretagne; mais elle n'y tient pas la place qui devait lui être réservée. Elle diminue même d'une façon constante devant les progrès des pâturages (1).

C'est l'*avoine* qui occupe la plus grande étendue. En Angleterre et en Écosse on lui consacre les terrains montagneux, c'est-à-dire les pays de l'ouest, du centre et du nord. En Irlande, où la petite propriété est beaucoup plus développée que dans le reste du Royaume-Uni, on voit des champs d'avoine dans les terrains assez riches, comme il arrive chez nous : cette contrée fournit près de la moitié de la production totale.

Le domaine du *blé* est plus restreint et, à la suite de l'afflux des blés coloniaux ou étrangers vendus à vil prix sur le marché anglais, les surfaces ensemencées en froment tendent à se restreindre de plus en plus. De 1874 à 1893, la superficie cultivée en blé a diminué, en Grande-Bretagne de la moitié, et en Irlande, de plus des deux tiers. Il n'est pourtant point de terres plus productives que celles des comtés de Kent, de Lincoln et de Norfolk, de Suffolk et de Bedford. En revanche, la production moyenne de l'hectare n'a cessé de s'accroître grâce aux progrès des sciences agricoles et à leur intelligente application. La moyenne du rendement à l'hectare est de 28 hectolitres, alors qu'en France nous n'atteignons que 15 hectolitres.

L'*orge* tient une place importante dans les cultures céréales de l'Angleterre qui fabrique et consomme beaucoup de bière. Comme en France, elle a le même domaine géographique que le froment et occupe les grasses terres du sud et du sud-est. L'Écosse et l'Irlande n'ont qu'une fort médiocre étendue de champs d'orge.

Le *seigle* fut jadis récolté dans les hautes régions de l'Angleterre et surtout en Écosse, sur les terrains renfermant du calcaire en excès. Mais la concurrence du pain de blé et des pommes de terre, a retiré au seigle le rôle considérable qu'il jouait dans l'alimentation publique au

(1) Culture des céréales :

1874	4.578.531	hectares.
1893	3.694.633	—

début de ce siècle. L'avoine aussi, nécessaire à un pays riche en chevaux, a empiété sur le domaine du seigle (1).

Les *pommes de terre* ont autant d'importance pour la nourriture du peuple anglais que le froment pour celle du peuple français. L'Irlande en cultive beaucoup, l'Angleterre un peu moins, l'Écosse fort peu; mais la production moyenne de près de cinq tonnes à l'hectare est considérable (2).

Il est peu de pays où la culture des plantes maraîchères et des *légumes* soit mieux entendue qu'en Angleterre et dans l'Irlande au climat tiède et humide. Cependant la production est encore insuffisante pour la consommation, et l'Angleterre importe du continent et en particulier de Normandie des quantités considérables de légumes.

Cultures arborescentes et fruits. — Malgré leur science agricole, les Anglais n'ont pu pousser aussi loin que les pays continentaux du nord-ouest de l'Europe la culture des arbres fruitiers. Les serres des îles anglo-normandes et celles des comtés du sud-est renferment des vignes à titre de curiosité horticole; la houille à bon marché y rend ces jeux moins difficiles qu'ailleurs. Mais, si la Grande-Bretagne est par excellence un pays tempéré, l'insolation y est trop peu intense pour permettre la culture en pleine terre d'un grand nombre d'arbres fruitiers.

Le *pommier* est dans son domaine au sud-ouest de l'Angleterre. Autour de la baie de Bristol, les pays de Gloucester, de Hereford et de Somerset en possèdent un grand nombre; l'arbre y est aussi vigoureux et productif que dans notre Normandie.

Au reste, le pommier est assez commun dans toute l'Angleterre méridionale. Les *poiriers* et les *cerisiers* s'accommodent aussi du climat des mêmes provinces. En somme le domaine des cultures arborescentes est assez restreint dans la Grande-Bretagne qui est, en majeure partie, sujette à des pluies surabondantes et jouit rarement d'un ciel serein et d'un vif soleil.

Cultures industrielles. — Nous constaterons plus loin que pommes de terre et fruits sont traités dans les Iles Britanniques pour la production de matières industrielles; mais ils ont surtout une importance alimentaire. La betterave n'y trouve plus une chaleur suffisante; la Belgique et la Flandre française marquent sa limite extrême vers le nord.

La culture des *plantes textiles*, qui occupa jadis une très grande

---

(1) Culture des céréales (1893) :

	Superficie.	Production.
Blé.....	788.814 hectares.	18.680.350 hectol.
Orge.....	806.576 —	23.954.000 —
Avoine.....	1.785.680 —	59.812.600 —

(2) Culture des pommes de terre :

Superficie.....	505.548 hectares.
Production.....	6.000.000 de tonnes environ.

étendue de territoire en Angleterre, tend aujourd'hui à se restreindre. Les manufacturiers anglais trouvent à l'étranger, en Russie surtout, un approvisionnement à meilleur compte. Aussi le *lin* même, que les champs anglais et irlandais donnent d'excellente qualité, n'est-il plus cultivé qu'en Irlande, et encore sur une superficie peu considérable.

De même le *tabac* donnerait, dans l'Angleterre du sud-est, des feuilles aussi estimées que celles de la Hollande. Mais l'empire colonial fournit en abondance et à bon compte toutes les variétés de cette plante.

En revanche, le *houblon* est une culture de première nécessité, comme la vigne en France. L'atmosphère tiède des comtés de Kent, d'Essex et de Worcester, aux sols assez riches d'ailleurs, suffit à amener le houblon à maturité. Même les houblons anglais ont une réputation qu'atteignent seulement ceux de Belgique et de Bourgogne (1).

Les *plantes tinctoriales* ont vite disparu du sol anglais devant les progrès rapides des industries chimiques qui tirent des couleurs de la houille. La décadence des plantes oléagineuses n'a pas été moins marquée pour une raison analogue.

En résumé, la culture, très perfectionnée chez nos voisins, n'est pas encore répartie d'une manière tout à fait rationnelle. On ne s'étonne pas, à coup sûr, d'y constater le recul et même la disparition de plantes industrielles que les progrès mêmes de l'industrie ont éliminées. Mais il semble plus surprenant, au premier abord, que des cultures riches et rémunératrices comme celles des céréales, ne soient pas plus répandues. En réalité, il n'y a là qu'une contradiction apparente : l'Anglais tirerait sans doute de ses champs du froment en abondance; mais ses navires le lui apportent de l'étranger et des colonies à meilleur compte encore, et toujours pour la même raison, parce que les transports par mer lui coûtent fort peu.

Productions animales; élevage. — La Grande-Bretagne est le pays classique de l'élevage. L'agriculteur anglais, toujours en quête de nouveaux progrès, s'efforce sans cesse de donner à chaque pays la race d'animaux qui peut le mieux y prospérer, et de modifier même les qualités et aptitudes de chaque race au gré des besoins de la consommation et du commerce.

Partout d'ailleurs la nature a favorisé le développement des pâturages et des prairies. L'humidité qui enveloppe pendant de longs mois la Grande-Bretagne et l'Irlande d'une manière presque permanente entretient, comme dans notre Normandie, de gras herbages. La douceur même du climat est un avantage inappréciable; les animaux, n'ayant pas à souffrir des brusqueries de température qui sont le fléau des pays

---

(1) Culture du lin (1893)..... 27.755 hectares.
Dont en Grande-Bretagne..... 5.082 —

Culture du houblon (en Grande-Bretagne seulement):
Superficie..... 23.952 hectares.

d'élevage du continent, sont laissés en liberté pendant de longues périodes. A l'étable, ils sont soignés avec une sollicitude inconnue de la plupart des contrées de l'Europe.

L'Irlande, surabondamment arrosée, sillonnée d'une multitude de cours d'eau, n'a de rivale, pour la verdeur et la vigueur de la végétation, que les Pays-Bas hollandais. En Écosse, c'est aussi la végétation naturelle qui fournit la nourriture aux animaux; les pâturages couvrent la moitié de la superficie cultivable. L'Angleterre, où les cultures proprement dites sont beaucoup plus développées, donne pourtant encore 50 p. 100 des terrains arables aux pâturages et prairies. Mais déjà les étendues régulièrement cultivées en herbes, c'est-à-dire les *prairies naturelles*, sont prédominantes. Les *prairies artificielles* sont le plus nombreuses dans la zone de culture intense du sud-est de l'Angleterre comme dans notre Flandre (1).

L'élevage des *bêtes à cornes* est celui qui montre le mieux l'esprit de méthode des agriculteurs et des grands propriétaires anglais. Les *races* perfectionnées, celle de *Durham*, excellente pour la boucherie, et celle d'*Ayr*, remarquable par ses qualités laitières, sont recherchées par les éleveurs de toute l'Europe.

C'est l'Irlande qui compte le plus grand nombre de bêtes à cornes, eu égard à sa superficie et à sa population (49 par 100 hectares et 80 par 100 habitants) ; elle arrive ainsi en tête des pays d'Europe.

L'Angleterre septentrionale et centrale, les pays de Galles et de Cornouaille, enfin le sud-est de l'Écosse (comtés de Dumfries et d'Ayr) sont ensuite les mieux partagés et sont à peine inférieurs à l'Irlande.

L'élevage des *chevaux* est surtout prospère dans le nord-est de l'Angleterre (comtés de York et de Lincoln) et en Irlande. Les races de selle et de trait de la Grande-Bretagne comptent parmi les meilleures de l'Europe.

Les troupeaux de *moutons* sont répartis d'une manière toute différente. Les maigres pâturages du pays de Galles, de l'Angleterre septentrionale (Cumberland et Northumberland), et surtout les montagnes de l'Écosse, en possèdent le plus grand nombre. Les Écossais élèvent la race *Cheviot*, les Anglais du sud-est la race des *South-Downs*, qui donnent une laine estimée ; pour la boucherie, les *Dishley*, lourds et gros moutons, sont nourris dans les pâturages de plaine.

Au reste, en Angleterre comme sur le continent, le nombre des moutons a rapidement décru à mesure que les éleveurs d'Amérique du Sud et d'Australie faisaient une concurrence irrésistible à ceux d'Europe par des envois de laines et même de viandes à vil prix.

L'élevage des *porcs* a de même décru depuis quelques années, mais dans une moins grande proportion.

---

(1) Pâturages (1893) :

Grande-Bretagne.....	16.492.567	hectares.
Irlande.....	11.175.844	—
Total....	27.668.411	—

L'apiculture n'est une ressource importante qu'en Écosse ; l'élevage des *volailles*, si développé en France, l'est beaucoup moins en Angleterre. C'est une conséquence de la division du sol en un petit nombre de vastes propriétés (1).

La chasse et la pêche. — Dans ces grands domaines, la chasse est pratiquée par les riches propriétaires d'une manière presque industrielle ; le gibier, daims, chevreuils, lièvres, etc..., est parqué, entretenu, surveillé avec un soin jaloux.

Mais la *pêche* seule peut être considérée comme une véritable ressource alimentaire du peuple anglais. Parmi les poissons de rivière, on doit surtout citer les *saumons*, nombreux en Écosse et en Irlande. La pêche maritime est pratiquée par un grand nombre de navires ; et les marins anglais, apportant à cette tâche leur préoccupation industrielle, ont perfectionné navires et engins de manière à accroître les produits et le profit en diminuant le personnel employé. C'est ainsi que d'heureux essais ont été tentés pour appliquer la navigation à vapeur aux croisières de pêche. *Morue*, *hareng*, *maquereau*, *turbot* sont les poissons recueillis en plus grand nombre par les flottilles des côtes britanniques (2).

Résumé de la production agricole. — Il ne faut pas, comme pour les autres États, considérer seulement le rapport qui existe entre l'aptitude naturelle des Iles Britanniques et le parti que les habitants ont su tirer de cette aptitude. L'Anglais voit plus loin ; il calcule son intérêt agricole, comme les autres, en étudiant aussi la condition économique de l'empire colonial britannique et de tous les peuples avec lesquels il est en rapports. S'il juge que l'importation des céréales lui donne du pain à meilleur marché que leur culture sur le sol national, son parti est pris, il restreindra ses ensemencements ; si les terres de l'Europe orientale et celles du Nouveau-Monde lui offrent à bon compte des plantes textiles, il ne s'entêtera pas à les cultiver.

Mais il applique toutes les ressources de son industrieux génie aux travaux dont l'utilité et le bénéfice lui paraîtront évidents. N'est-ce pas là encore un moyen de se conformer aux desseins de la nature, de suivre les lois de la géographie ? Sage est l'agriculteur qui ne demande à son sol

---

(1) Élevage (1893) :

	Angleterre	Galles.	Écosse.	Irlande.	Royaume-Uni.
Chevaux.....	1.173.809	147.344	203.374	545.180	2.079.587
Bêtes à cornes.	4.744.059	738.608	1.218.009	4.464.026	11.207.554
Moutons.....	16.805.280	3.101.890	7.373.164	4.521.593	31.774.824
Porcs.....	1.793.456	200.676	119.398	1.152 365	3.278.030

(2) Pêcheries (1892) :

Valeur du poisson pêché, y compris les coquillages...	179.196.800 fr.
Saumon (1892).....	16.900.000

Flotte de pêche (1892) :

Bateaux.....	27.157
Hommes.....	120.356

que les efforts les plus profitables et sait en modifier les emplois au gré des révolutions économiques du monde entier. Seulement cette sagesse n'est permise qu'aux peuples dont la richesse industrielle et commerciale garantit l'avenir contre les brusques secousses des crises économiques, qui sont cosmopolites parce que leur empire colonial comprend des pays de toutes latitudes et de toutes productions.

B. — Industrie.

Conditions naturelles. — Le sol de la Grande-Bretagne renferme des gisements houillers d'une richesse prodigieuse, ce qui est la première condition de prospérité de l'industrie en notre siècle : ces gisements sont d'une exploitation facile et peu coûteuse. Les minerais utiles ne font pas non plus défaut.

Ce n'est pas le seul avantage du Royaume-Uni. L'esprit industriel comme l'esprit mercantile, est profondément entré dans les habitudes de la nation. Il n'y a point, comme chez certains peuples du continent, un reste de parti pris et de haine ignorante des ouvriers contre les machines, leurs rivales; le travailleur anglais ne s'entête point à cette sotte lutte dont il sait trop bien l'issue; il comprend que le temps des manœuvres est passé, que l'instruction professionnelle lui donnera l'aisance au prix d'un moindre effort matériel. Et si les ateliers de la mère patrie ne lui offrent plus de besogne, à cause des progrès de l'art mécanique, il s'en va aux colonies, toujours sûr d'y trouver une occupation.

Enfin l'industrie anglaise est favorisée par l'intensité même du commerce, qui lui assure des débouchés coloniaux ou étrangers.

Industries dérivées du règne minéral. — Parmi les industries extractives, celle de la *houille* tient, sans contredit, le premier rang. On estime que la surface des terrains consacrés aux exploitations houillères est d'environ 16,000 kilomètres carrés, le nombre des ouvriers employés de plus de 600,000 (1).

Les gisements houillers sont répartis entre les différentes régions de terrains anciens, en Écosse, dans les pays de Galles et de Cornouaille, dans les comtés du nord et du centre de l'Angleterre. C'est l'Angleterre qui exploite les bassins les plus importants, puis le pays de Galles et l'Écosse : le sol irlandais est assez pauvre (2).

---

(1) Travailleurs des mines de houille.

1861	282.473	ouvriers.
1870	350.000	—
1880	475.000	—
1890	602.000	—

(2) Extraction de la houille dans les diverses parties du Royaume-Uni :

Angleterre (1892	127.723.150	tonnes (les 5/7 du total).
Pays de Galles	27.191.923	—
Écosse	7.794.613	—
Irlande	111.881	—

De tous ces bassins, le plus important est celui de *Durham* et *Northumberland* au nord de l'Angleterre ; sa production, qui fait vivre les ports de Newcastle et de Sunderland, est égale à la consommation totale de la France.

Le bassin du *Yorkshire* vient ensuite, puis celui de *Lancashire* ; enfin les bassins du *Staffordshire* et des environs désignés sous le nom général de bassins du *Centre* alimentent une industrie prodigieusement active.

Le *pays de Galles* possède les riches mines du *Glamorgan*, dont la production est presque égale à celle du Yorkshire; la houille de *Cardiff* passe pour une des meilleures et rivalise avec celle de Charleroi.

L'*Écosse* exploite une longue série de mines dispersées dans ses comtés méridionaux, en particulier dans ceux de *Fife* et d'*Ayr* (1).

Le Royaume-Uni est sans contredit au premier rang de ceux qui exploitent actuellement le combustible minéral. Si d'autres pays, comme les États-Unis ou la Chine, ont des amas de houille plus considérables, ils ne les exploitent pas d'une façon proportionnellement aussi active. En outre, il faut remarquer que l'exploitation est moins chère en Angleterre que partout ailleurs, sauf aux États-Unis.

L'Irlande, pauvre en houille, est, comme la Hollande, à laquelle elle ressemble à tant d'égards, riche en *tourbe*.

Remarquons que la Grande-Bretagne est non seulement favorisée par le nombre et l'importance de ses bassins, mais encore par leur situation géographique. Il n'est pas de pays qui soit situé à plus de 250 ou 300 kilomètres d'une mine de houille; et l'Irlande est à portée de ces trésors de l'île voisine.

Le minerai de *fer* de toutes qualités est tiré de mines qui sont nécessairement voisines des houillères, les houillères étant réparties dans toutes les parties du royaume. L'Angleterre possède du minerai carbonaté au centre, du fer oligiste au nord; l'Écosse est non moins riche, et l'Irlande apporte son contingent.

---

(1) Extraction de la houille :

Total (1893).....	166.955.000 tonnes.
Valeur.....	1.407.523.000 francs.
Prix moyen de la tonne.....	8 fr. 43
Total (1892).....	181.786.871 tonnes.
Valeur.....	1.651.000.000 francs.

		Tonnes.	
Bassins de	Durham (1892).....	23.834.027	33.362.861
	Northumberland.....	9.528.834	
	Yorkshire.....	23.189.915	
	Glamorgan.....	22.808.314	
	Lancashire.....	22.356.171	
	Staffordshire.....	14.132.827	
	Derbyshire.....	11.141.152	
	Nottinghamshire.....	7.159.750	
	Monmouthshire.....	7.407.604	

Cette richesse en fer n'aurait pas une très grande importance, ce minerai étant commun et même surabondant en Europe, si le voisinage des mines de houille ne facilitait beaucoup le travail métallurgique et ne mettait ainsi la Grande-Bretagne dans des conditions particulièrement avantageuses.

Le *cuivre* des pays de Cornouailles et de Galles a longtemps lutté, sur les marché du continent, avec celui du Chili, mais la production diminue de plus en plus, malgré la qualité du minerai, excellent surtout dans le comté de Glamorgan.

Les minerais de *plomb*, souvent argentifères, sont tirés surtout des comtés du nord de l'Angleterre, York, Northumberland, Cumberland, et du sud de l'Écosse (Dumfries). Toutefois la quantité extraite diminue.

Le *zinc* de Cornouailles, de Galles ou de l'île de Man est loin de suffire, malgré un accroissement sensible dans la production, à entretenir l'activité des usines.

L'*étain*, cette richesse des îles Britanniques dans l'antiquité (îles Cassitérides), donne encore un contingent important.

Le *sel*, gemme et marin, est une des grandes richesses du pays : mines de sel gemme du *Cheshire*, marais salants du littoral, donnent un produit plus considérable que celui d'aucun pays du monde.

Il faut ajouter à cette énumération quelques mines d'*arsenic*, d'*aluminium*, de *manganèse* et de *pyrites de fer* (1).

Les *carrières* ne sont pas moins abondantes que les mines. C'est une conséquence de la variété des couches géologiques que l'homme peut aisément exploiter dans le Royaume-Uni.

L'Irlande et les Grampians fournissent un *granit* estimé ; des Hébrides et des Shetland, on tire d'excellent *gneiss*. Les *pierres de taille* calcaires proviennent surtout de l'Écosse et du comté d'York. Les *ardoises* sont exploitées dans le pays de Galles et dans le comté de Cumberland. L'Écosse méridionale donne des *grès* de pavage et de construction.

Mais rien n'égale en Angleterre, dans l'industrie des carrières, l'importance de l'extraction des matériaux servant à fabriquer les poteries, les briques, les porcelaines. Le domaine de l'*argile* est tout différent des

---

(1) Production minérale (1893) :

	Tonnes.	Valeur.
Bitume	1.988.000	12.336.000 fr.
Fer	11.383.000	71.321.000
Cuivre	5.400	327.000
Plomb	41.500	7.075.000
Zinc	24.100	2.050.000
Pyrites de fer	16.000	184.000
Étain	13.900	16.066.000
Manganèse	1.360	19.000
Sel	1.955.000	18.542.000
Arsenic	9.160	1.529.000
Aluminium	8.900	105.000
Or	120 kgr.	365.000

précédents; il s'étend sur les comtés du Centre et de l'Est surtout, dans la zone des terrains jurassiques et des terrains carbonifères. Le Staffordshire est le pays par excellence de l'extraction des *argiles plastiques*. Les briques et les tuiles sont le produit d'une fabrication très active dans toutes les provinces basses de l'Est. Londres est presque entièrement construit en briques.

Les *eaux minérales*, toutes froides, sauf celles de *Bath*, dans le Somersetshire, sont moins célèbres que celles du continent. En effet, les Anglais qui ont besoin de suivre un traitement ont tout intérêt à rechercher les stations d'Allemagne et de France, où ils trouvent à la fois bons soins et bon climat. Cependant la belle saison attire une assez grande affluence de visiteurs vers les sources ferrugineuses de *Tunbridge-Wells*, dans le pays de Kent. Les eaux salines d'*Epsom* sont exportées pour une valeur considérable.

Industries métallurgiques. — Tous ces produits minéraux d'un sol libéralement doté par la nature sont mis en œuvre avec intelligence et activité; leur premier traitement, puis leur transformation en objets industriels proprement dits, occupent dans le Royaume-Uni des millions d'ouvriers et exigent une force motrice de plus de 10 millions de chevaux-vapeurs.

L'emplacement géographique des *hauts fourneaux* a été rigoureusement déterminé, puisque mines de fer et houillères sont situées dans les mêmes régions. L'Angleterre vient immédiatement après les États-Unis pour la fabrication de la *fonte*.

En Angleterre, le groupe le plus important est celui du Centre ou du *Staffordshire;* le district de Birmingham n'a de rivaux chez les États européens que les centres métallurgiques de Westphalie. On peut citer ensuite les hauts fourneaux du *Yorkshire* et du *Cumberland*.

Le pays de Galles possède moins de groupes; mais les hauts fourneaux du district de *Merthyr-Tydvil* sont aussi nombreux que ceux de Birmingham.

En Écosse, c'est la région de *Glasgow* qui est de beaucoup la plus importante.

Pour la production du *fer*, les usines anglaises viennent encore au second rang, mais à une très grande distance des États-Unis. *Sheffield* et *Merthyr-Tydvil* ont la spécialité des fers.

Les *aciers* anglais jouissent d'une grande réputation, quoique les usines françaises et allemandes aient fait en réalité plus de progrès que celles du Royaume-Uni. *Sheffield* est la métropole de l'acier. Les progrès des États-Uni et de l'Allemagne ont fait passer la production britannique au troisième rang.

Les minerais de *cuivre* sont réduits dans les usines du pays de Galles, à *Swansea* (comté de Glamorgan), qui comprend l'une des plus grandes accumulations d'usines qu'on puisse voir, mais s'en tient exclusivement à ce travail des minerais cuprifères. C'est la ville du cuivre.

Le *plomb* est travaillé à *Newcastle*, qui traite les minerais de Durham et de Northumberland, puis dans le comté d'York et en Écosse.

Sauf pour le fer et l'étain, la plus grande partie des minerais traités viennent de l'étranger (1).

Les *industries mécaniques* sont naturellement très développées, puisque métaux et combustibles existent en abondance et dans les mêmes districts. A vrai dire, chacun des groupes d'industries mécaniques qui s'est formé dans le voisinage des plus riches houillères fournit presque tous les produits de cette catégorie, machines agricoles, machines de filature et de tissage, matériel de chemins de fer, quincaillerie, chaudronnerie, clouterie, armes, coutellerie. Encore convient-il, après avoir indiqué les centres les plus importants, de citer les œuvres spéciales par lesquelles chaque ville s'est rendue célèbre.

Le *groupe du Staffordshire* est sans contredit le premier du monde entier non seulement par l'intensité de sa production, mais encore par l'infinie variété des objets qui sortent de ses usines. *Birmingham* possède à peu près la série complète des industries mécaniques, depuis la fabrication des épingles et des aiguilles jusqu'à celle des plus grandes machines à vapeur. *Sheffield*, comme Birmingham, est à peu près universelle dans l'art de la métallurgie, quoique ses travaux de coutellerie fine l'aient rendue plus particulièrement fameuse et que ses aciéries aient une réputation supérieure à celle des usines similaires du Staffordshire. *Glasgow*, métropole industrielle de l'Écosse, *Manchester*, dans le Lancashire, et *Merthyr-Tydvil*, dans le pays de Galles, ont ensuite le plus grand nombre des branches de l'industrie mécanique.

Une localisation qui s'impose est celle des chantiers de *constructions navales;* ils sont situés dans les grands ports ou dans leur voisinage, en général au débouché des estuaires fluviaux. Les plus actifs sont peut-être ceux de la Clyde, *Greenock* et *Glasgow*, puis *Newcastle* sur la Tyne, *Londres*, *Liverpool*, *Hull*, sur l'Humber, etc., etc. Ayant la houille et les métaux en abondance, les chantiers anglais construisent à meilleur compte que la plupart de ceux du continent; on n'oserait affirmer, malgré la grande habileté des Anglais en matière de marine, que leurs constructions navales soient toujours irréprochables. Il semble que l'intensité du développement industriel ait fait, à l'occasion, quelque tort à la haute culture scientifique, sans laquelle il n'est point de bonne industrie. Malgré tout, c'est des chantiers anglais que sont sortis le plus grand nombre des navires à vapeur qui sont à flot aujourd'hui. Navires cuirassés, croiseurs,

---

(1) Industrie métallurgique (1893) :

	Tonnes.			Valeur.
Fonte.....	7.089.000			400.959.000 fr.
Fer.....	1.364.000			?
Acier.....	2.893.000			?
Cuivre.....	70.900	dont 405	indigènes.	84.545.000
Plomb.....	38.200	8.200	—	9.355.000
Zinc...	23.300	9.400	—	10.476.000
Étain....	11.000	9.000	—	24.218.000

paquebots à grande vitesse, tous les types sont fabriqués sur ces chantiers.

Birmingham, *Newcastle*, *Manchester*, *Glasgow* fournissent du *matériel de chemin de fer* aux compagnies anglaises et à celles du continent.

Citons les intéressantes manufactures d'*aiguilles de Redditch* et la *serrurerie de Wolverhampton*. Pour les armes de guerre, la maison Armstrong et l'usine de Woolwich, qui appartient au gouvernement, méritent une mention spéciale; ce sont, avec l'établissement Krupp d'Essen et les fonderies de l'État français, les plus vastes fabriques de canons du monde. Elles ont grande réputation, quoiqu'en réalité leurs produits ne vaillent plus aujourd'hui ceux de la France et de l'Allemagne.

L'industrie des *produits chimiques* s'est surtout développée dans les villes maritimes, parce que le sol anglais ne fournit pas en quantité suffisante les matériaux qui lui sont nécessaires; toutefois l'abondance du sel et des pyrites de fer, et surtout celle de la houille, assurent déjà une alimentation considérable à ce genre d'industrie. *Glasgow*, *Birmingham*, *Newcastle*, renferment le plus grand nombre de fabriques de produits chimiques.

La *céramique* et la *verrerie* comptent parmi les plus importantes industries de la Grande-Bretagne : elles ne pouvaient manquer d'y prospérer, puisqu'elles exigent l'emploi du combustible minéral en quantité notable. Le *district des poteries* s'est formé tout naturellement dans le Staffordshire où abondent l'argile et la houille; *Stoke-upon-Trent* en est la cité ouvrière la plus active. *Newcastle* donne aussi beaucoup de produits céramiques. Les *verreries* et *cristalleries* sont nombreuses à *Newcastle*, *Birmingham*, *Sunderland* et *Londres*; leurs produits, sans égaler en finesse artistique ceux des fabriques de Bohême, de Venise et de France, ont une réputation universelle. Les faïences et porcelaines de Worcester sont aussi l'objet d'un commerce important.

Industries dérivées du règne végétal. — Parmi les industries alimentaires de cette catégorie, la *brasserie* se place au premier rang. Les houblonnières les plus riches étant situées au sud-est de l'Angleterre, c'est *Londres*, le lieu du monde où l'on consomme le plus de bière, qui en fabrique aussi le plus; *Dublin* est presque son égale. Le Royaume-Uni consomme par an 45 millions d'hectolitres de bière, soit 130 litres par tête, et en fabrique beaucoup plus. On estime même qu'en Angleterre chaque personne en boit plus de 150 litres.

On fabrique dans le sud de l'Angleterre, surtout dans les comtés de Hereford et de Gloucester, du *cidre* de pommes et du poiré.

L'*alcool*, puis des liqueurs fortes, surtout le *whisky* et le *gin*, entrent pour beaucoup aussi dans la consommation du peuple anglais.

Il est un nombre considérable d'industries britanniques qui emploient les *bois*, importés d'ailleurs en totalité de Norvège, du Canada, d'autres colonies. Ce sont, par exemple, les industries du mobilier, du bâtiment, etc. Mais ces industries n'ont aucun rapport géographique avec le sol, puisque le Royaume-Uni est un des pays du monde les plus dépourvus de végétation forestière. Les chantiers de construction et les usines qui fabriquent

le matériel de chemins de fer emploient la plus forte quantité des bois importés de l'étranger.

Les *industries textiles* de la Grande-Bretagne comptent parmi les meilleures sources de sa fortune. Leur développement est plus merveilleux que partout ailleurs en Europe; il s'explique par la richesse du pays en combustible, c'est-à-dire en force motrice, et par la facilité des ventes dans un immense empire colonial. Leur localisation géographique a des causes du même ordre.

La prospérité de l'*industrie* anglaise *du coton* s'explique d'abord par son ancienneté; ce sont les tisserands de ce pays qui ont les premiers introduit en Europe ce genre de travail. Dès le xve siècle, on se servait de coton dans le Lancashire à titre de mélange. Nous n'avons pas à rapporter ici les progrès mécaniques des métiers à tisser le coton. Constatons seulement que l'emploi, de plus en plus généralisé, des machines assurait graduellement la supériorité au pays le plus riche en combustible minéral et en métaux.

La situation de l'industrie cotonnière anglaise a été très nettement indiquée : « 40 millions de broches, près de 500,000 ouvriers produisant pour près de 2 milliards et demi de fils ou tissus avec moins de 1 milliard de matière première (600 millions de quintaux) ; une exportation qui, de un demi-milliard vers 1835 et de 1 milliard vers 1860, est montée, dans ces dernières années, à près de 2 milliards (l'Inde seule en prenant pour un demi-milliard), et cela malgré des prix très inférieurs à ceux d'autrefois, telle est, réduite à ses éléments essentiels, la situation de l'industrie cotonnière dans les Iles Britanniques (1) ».

Le *Lancashire* possède à lui seul 43 millions de broches et occupe plus de 300,000 ouvriers. Riche en houille, il reçoit en abondance par Liverpool la matière première envoyée d'Amérique. Aussi *Manchester* est la métropole des cotonnades; dans la même région *Rochdale*, *Oldham*, *Preston*, etc., lui forment cortège. Fils, cotonnades, calicots, velours, les produits les plus variés vont à Liverpool alimenter le commerce d'exportation (2).

Le *groupe écossais*, avec *Glasgow* comme centre, est ensuite le plus important.

---

(1) De Foville, *France économique*, p. 200.

(2) Manchester et localités environnantes (1893) :

42.970.528 broches à filer le coton.
602.627 métiers à tisser le coton.

Industries textiles de toutes sortes (1890) :

	Angleterre et Galles.	Écosse.	Irlande.	Total.
Nombre d'usines	6.180	747	263	7.190
— de broches.....	50.211.216	2.413.735	1.016.111	53.641.062
— métiers mécan..	722.406	71.471	28.612	822.489
— d'ouvriers.....	858.252	154.591	71.788	1.084.631

Citons encore *Belfast* en Irlande et *Nottingham*, réputée par sa bonneterie de coton.

En résumé, la Grande-Bretagne fabrique plus du tiers des cotonnades livrées annuellement à la consommation.

Le *lin*, devenu de plus en plus rare dans les champs anglais, mais importé en grosses cargaisons d'Europe orientale, occupe plus de 100,000 ouvriers tisserands, bien que son importance ait beaucoup diminué depuis la diffusion des cotonnades de tout genre. L'Irlande surtout travaille le lin, puisque son sol produit la majeure partie des récoltes indigènes du Royaume-Uni; *Belfast* fabrique des toiles renommées. Bien entendu *Manchester*, à cause de l'extrême habileté de la main-d'œuvre et du bon marché de la force motrice, cumule aussi cette industrie avec celle des cotonnades. L'Écosse tisse aussi des toiles. On sait la réputation des fines *dentelles* connues dans le monde entier sous le nom de *point d'Angleterre*.

Il convient de signaler le développement rapide de l'industrie des tissus de *jute;* ce développement s'explique par le bon marché de la matière première fournie par l'Inde anglaise. *Dundee*, *Manchester*, *Glasgow*, fabriquent des toiles d'emballage très résistantes.

En revanche, on constate en Angleterre, comme chez nous, une décadence rapide de la fabrication des fils et tissus de *chanvre*. L'industrie du chanvre est aujourd'hui presque exclusivement limitée à l'Écosse (1).

Industries dérivées du règne animal. — Le travail de la *laine* est un peu plus actif en Angleterre qu'en France : il constitue la plus importante des industries dérivées du règne animal. Non seulement la Grande-Bretagne est un des pays les plus riches du monde en troupeaux de moutons, mais encore et surtout elle compte parmi ses colonies la région qui exporte le plus de laine, l'Australie. Elle peut donc se fournir abondamment de matière première sans avoir, à proprement parler, recours à l'étranger (2).

---

(1) Industrie textile dérivée du règne végétal (1892) :

	Importation.	Consommation.
Coton	794.075 tonnes.	697.167 tonnes.
Lin et filasse	94.677 —	104.190 —

Étoffes de coton exportées	4.453.922.000 mètres.
Fils —	105.549 tonnes.
Étoffes de lin exportées	156.294.000 mètres.
Fils —	6.795 tonnes.

Valeur totale de l'exportation :

Coton	1.647.000.000 fr.
Lin	150.000.000

(2) Industrie de la laine (1892) :

Importation	381.879 tonnes.
Consommation	258.210 —
Étoffes exportées	193.768.000 mètres.
Fils exportés	20.385 tonnes.
Valeur totale de l'exportation	550.000.000 fr.

Au premier rang se place le *West-Riding*, qui compte plus de la moitié des broches que renferment les manufactures britanniques. Les draps de *Leeds*, les damas et les flanelles de *Halifax*, les tissus mêlés et alpagas de *Bradford*, rivalisent avec les produits similaires de France.

L'Écosse est plus spécialement connue pour ses châles. *Glasgow* et *Paisley* y sont les deux centres les plus connus de l'industrie lainière.

La localisation de cette industrie est déterminée par deux causes. D'une part, les manufactures de lainages se sont placées à la fois à portée des pays montagneux de l'Angleterre septentrionale et de l'Écosse, qui nourrissent un grand nombre de moutons, et des bassins houillers d'York et du Lancashire, qui fournissent la force motrice à bon marché. Mais on remarquera aussi que le district du West-Riding est bien placé pour recevoir les matières premières importées par le port de Liverpool.

L'industrie de la *soie* est beaucoup moins importante en Angleterre qu'en France. Toutefois le développement général de tous les travaux de filature et de tissage, l'habileté en ce genre de main-d'œuvre et la perfection des mécanismes qu'elle emploie, ont déterminé l'adjonction de l'industrie des soieries à celles des cotonnades et des lainages ; il y a eu attraction d'industries analogues. Les rubans de *Coventry* et les étoffes de *Manchester*, les taffetas de *Londres*, sont des produits encore estimés après ceux de l'industrie française. Bien entendu, toute la matière première est importée surtout de la Chine, avec laquelle l'Angleterre entretient de si actives relations; aussi les fabriques de soieries les plus importantes sont-elles celles de Londres et de Manchester, située à portée de Liverpool.

Les industries de la *dentelle* (Bedford, Glasgow, Limerick, etc.), du *tulle*, etc., ne sont point réparties en vertu de causes géographiques; elles ne doivent donc nous occuper à aucun titre.

Résumé de la production industrielle. — La production industrielle de la Grande-Bretagne est de beaucoup la plus considérable du monde entier. Les États-Unis d'Amérique, aussi favorisés par la nature, n'ont pas encore eu le temps de former cette armée d'artisans d'élite qu'une longue tradition de travail a donnés à l'Angleterre. L'Allemagne, riche en combustible et en métaux, ne possède ni des champs d'approvisionnement de matières premières à elle réservés, ni une clientèle de même race établie sous toutes les latitudes.

Ainsi, les causes de cette prodigieuse prospérité sont l'abondance du combustible minéral et des métaux, une aptitude remarquable et une habitude plus que séculaire de travail industriel, un commerce assez actif et avisé pour trouver à bon compte les matières premières dont manque le sol national, pour répandre aux meilleures conditions les produits manufacturés.

La répartition géographique tient avant tout à l'existence des bassins houillers. Pour la métallurgie, le fait est évident : le Staffordshire en est le classique exemple. Le Lancashire et le West-Riding ont cumulé les industries métallurgiques et les industries textiles.

Le voisinage des grands ports qui distribuent les matières premières importées est à la fois une cause et un effet. En vérité, on ne saurait dire si Liverpool a plus contribué à la prospérité de Manchester que Manchester à celle de Liverpool. Il y a dans ce cas, comme dans plusieurs autres, action et réaction, mélange de causes historiques et matérielles. Somme toute, action et réaction ne sont encore là que deux formes de l'influence de la richesse houillère. C'est cette richesse qui a fait vivre et prospérer le port et la cité industrielle; on se trouve presque toujours ramené à cette raison fondamentale du développement économique.

A Londres, un phénomène inverse s'est produit. Au lieu de l'industrie attirant l'homme et faisant surgir les villes, c'est la ville populeuse attirant toutes les industries. On remarquera d'ailleurs que Londres n'est pas bien éloignée des centres d'extraction houillère qui distribuent la force industrielle; par la mer et son fleuve, elle peut se procurer aisément tous les éléments de l'activité manufacturière.

En somme, le plus grand nombre des districts industriels du Royaume-Uni est localisé dans les comtés du centre de l'Angleterre, c'est-à-dire dans la zone où se trouve un des plus riches bassins houillers (bassin du Centre) et à bonne portée des autres.

C. — Commerce.

Voies de communication. — La qualité d'État insulaire des Iles Britanniques, leur position au nord-ouest de l'Europe, les mettent dans une condition toute particulière et originale. Le rôle des voies et moyens de communication, les relations des divers modes de transport, ne sont point du tout les mêmes que sur le continent.

D'une manière générale, on peut dire que le Royaume-Uni est très heureusement disposé pour l'établissement des voies de communication. De ses trois parties principales, deux, l'Angleterre et l'Irlande, sont composées surtout de terres d'un médiocre relief, sauf le pays de Galles; l'Écosse est montagneuse, mais, outre que ses montagnes proprement dites sont peu importantes, il faut noter que sa région septentrionale consiste en un plateau.

L'articulation maritime accentue cet avantage de la modicité du relief. La zone la plus montagneuse de la Grande-Bretagne, l'Écosse, est précisément la moins large, la plus entaillée de baies, de telle sorte qu'on y peut aisément pénétrer de toutes parts. De même, le pays de Galles, entaillé de golfes au nord, au sud et à l'ouest, bordé à l'est par la grande vallée de la Severn, est accessible sur chacune de ses faces. L'Irlande, dont les massifs montagneux sont isolés et de peu d'étendue, offre des conditions de viabilité analogues à celles de la basse Belgique; on peut noter toutefois que l'imperfection du drainage de ses régions centrales fait obstacle à la construction des voies.

Ainsi la mer, dans bien des cas, est le chemin le plus direct; et comme les transports par mer sont les moins coûteux, le cabotage est le mode

de communication d'importance prépondérante. Quand on considère un État de dimensions et d'articulation moyennes sur le continent, la France par exemple, on estime que le cabotage et les transports par mer sont la suite et le complément des transports par routes, canaux et voies ferrées. Dans le Royaume-Uni, les rôles sont intervertis; ce sont les routes, canaux et chemins de fer qu'on doit regarder comme des affluents du cabotage et de la navigation maritime au long cours.

Quant à la position même de la Grande-Bretagne dans l'ensemble des pays civilisés, elle a été vantée depuis longtemps à juste titre; elle est centrale par excellence. L'Angleterre est à peu près à égale distance de tous les points extrêmes de l'hémisphère continental.

Les *routes* sont plus nombreuses en Angleterre que dans aucun autre pays du monde, la Belgique exceptée, si l'on tient compte de sa qualité d'État insulaire, qui met les routes en concurrence avec les transports du cabotage. En outre, les voies routières sont entretenues avec un soin remarquable. On compte dans le Royaume-Uni environ 250,000 kilomètres de chemins vicinaux et de grandes routes; la longueur des routes de poste, comparables à nos routes nationales, en représente à peu près la cinquième partie.

Les *premières voies ferrées* datent, en Angleterre, de l'année 1830; à cette époque fut construite la ligne de Liverpool à Manchester. Aujourd'hui leur développement dépasse 32,000 kilomètres. Mais leur répartition est des plus inégales. C'est dans l'Angleterre centrale et orientale que le réseau est le plus ramifié; le Lancashire et le Staffordshire sont naturellement les régions le mieux desservies; autour de Liverpool et de Manchester, la complication des voies qui s'entre-croisent est inouïe. Le pays de Galles, l'Écosse et l'Irlande, sont et devaient être beaucoup moins favorisés, offrant beaucoup moins de matières premières et d'objets fabriqués à l'industrie des transports. C'est donc, en somme, dans les contrées dépourvues de relief ou seulement sillonnées de collines que l'on a posé la plus grande longueur de rails; et comme les éléments de la construction sont à bon compte dans le Royaume-Uni, le prix de premier établissement du réseau n'eût pas été fort considérable sans la cherté de la main-d'œuvre et des achats de terrains. Malgré ce désavantage, compensé par le taux élevé des tarifs de transport, les chemins de fer britanniques sont ceux dont les recettes sont le plus élevées en Europe.

La circulation des voyageurs et des marchandises est intense, supérieure même à la circulation des voies ferrées de la Belgique : elle atteint un chiffre quadruple de celui de la circulation des chemins de fer français, si l'on considère le rapport entre le nombre des habitants et l'activité des transports dans l'un et l'autre pays (1).

---

(1) Chemins de fer du Royaume-Uni (1892) :

Longueur exploitée.....	32.708 kilom.
Capital kilométrique.....	728.200 fr.

Il serait superflu et difficile de donner une nomenclature des différentes parties du réseau britannique que se partagent des Compagnies faisant quelquefois en concurrence des services analogues.

En Angleterre, tout le pays compris au sud de Hull et de Lancastre (le pays de Galles excepté) est desservi par un réseau d'une complexité prodigieuse. Il n'est pas une ville de quelque importance qui ne soit dotée d'une ligne de chemin de fer.

Au nord de cette région, les lignes se simplifient, gagnent d'une part Carlisle (nœud important) et Glasgow, de l'autre Newcastle et Édimbourg; dans l'Écosse septentrionale, la branche maîtresse gagne Dundee, Inverness et Thurso, point terminal.

En Irlande, on peut déterminer rigoureusement un point de départ, Dublin, d'où rayonnent des lignes vers Wexford, Cork, Limerick, Galway, Londonderry et Belfast.

Dans la plupart des cas, il n'y a point de grande circulation avec directions du nord au sud ou de l'est à l'ouest, comme chez nous, mais plutôt des groupes où le trafic est énorme. Il y a en réalité autant de centres que de grands ports et de grands districts industriels. Chaque bassin houiller devient le point d'approvisionnement d'une région assez limitée qui l'entoure, car son voisin du nord ou du sud, de l'est ou de l'ouest n'est jamais bien loin. Chaque port expédie en général les matières premières amenées de l'étranger dans un rayon assez limité; il en reçoit les objets d'exportation. Liverpool résume à l'importation et à l'exportation une province industrielle plus petite que quelques-unes des nôtres, mais prodigieusement riche. Il y a là un véritable réseau : c'est l'ensemble des lignes de Liverpool à Lancastre, Bradford, Leeds, Sheffield, Nottingham, Birmingham, Manchester, etc. Sur le continent il existe, par le fait même du transit international et d'une accumulation moins marquée de richesses industrielles sur un espace restreint, de longues lignes sur lesquelles circulent des trains drainant des pays divers et éloignés les uns des autres. Et si telle région est plus riche que les voisines, elle répand au loin, par voies ferrées, son excédent disponible. En Angleterre, le réseau comprend une succession de compartiments qui ont moins de relations entre eux qu'ils n'en entretiennent avec des pays d'outre-mer. Chacun de ces compartiments renfermant un ou

---

Matériel roulant :	
Locomotives	17.349
Voitures à voyageurs	40.091
Voitures à marchandises, etc.	602.788
Mouvement :	
Nombre de voyageurs à toutes distances.	866.047.900 voy.
— de marchandises —	314.594.000 tonnes.
Recettes totales	2.070.443.200 fr.
Dépenses —	1.153.052.700
Recettes nettes	917.390.500

plusieurs groupes d'industries, un ou plusieurs ports, un réseau de voies ferrées est comme une gare gigantesque largement ouverte vers le dehors. Tel est le rôle des voies ferrées dans l'organisme commercial du Royaume-Uni.

Il y a cependant un courant continu de toutes les régions industrielles du Royaume-Uni vers le détroit où se nouent, par Calais, Ostende, etc., les relations avec le continent, qui absorbe beaucoup de produits manufacturés britanniques, et à travers le continent avec les Indes et l'Extrême-Orient. Mais, en somme, le transit transcontinental de la Grande-Bretagne ne porte guère que sur un certain nombre de marchandises précieuses et sur les voyageurs. La nécessité des transbordements, longs et coûteux, a laissé la prépondérance aux transports directs entre les ports anglais et ceux du continent européen.

Les *voies navigables* du Royaume-Uni ne sont pas et n'ont pas d'ailleurs besoin d'être aussi développées que celles des grands États commerçants de l'Europe orientale, centrale et septentrionale. Ses versants peu étendus ne peuvent offrir assez de terrain pour la formation de fleuves importants. Mais la mer vient partout au-devant de ces médiocres cours d'eau, les relève de ses marées, remplit leurs lits au loin dans l'intérieur, s'engouffre dans des estuaires qui donnent l'illusion d'embouchures de grands fleuves. Bref, la Grande-Bretagne, sous un ciel pluvieux, n'a que 2,800 kilomètres de rivières navigables, un peu plus que la péninsule Italique. On compte en Angleterre jusqu'à 50 fleuves que le relèvement des marées ou des travaux de canalisation ont rendus navigables; le plus utile est la Tamise, qui mesure déjà à Londres, de 300 à 400 mètres de largeur, 550 à Greenwich, 7 ou 8 kilomètres à son embouchure. Son cours inférieur est profond jusqu'à Londres; mais c'est la marée qui lui donne cette masse d'eau, et élève son niveau de plusieurs mètres. C'est, pour la navigation, un fleuve comparable à l'Escaut. En revanche, dans les pays dépourvus de relief, de l'Angleterre et de l'Irlande, on a pu creuser nombre de canaux qui font communiquer les versants opposés.

Aussi la Tamise et l'Humber sont en relations avec la Severn et la Mersey; et, grâce à une canalisation bien entendue, les quatre réseaux n'en font qu'un.

Le canal d'*Avon-Kennet* relie, par ces deux affluents de la Severn et de la Tamise, le golfe de Bristol à l'estuaire de la Tamise; le canal mesure 48 kilomètres de longueur.

Entre l'Humber et la Mersey, le *Grand-Tronc* (Trent et Mersey), long de 150 kilomètres, le canal de *Leeds à Liverpool* (210 kil.), forment jonction dans d'excellentes conditions de profondeur. Le canal de *Grande-Jonction* (145 kil.), desservant la région du Wash et le Staffordshire, contribue à l'union des domaines hydrographiques de la Tamise, de l'Humber et de la Mersey.

L'Écosse a les canaux de la *Clyde au Forth* et le canal *Calédonien*, qui utilisent deux dépressions très marquées, et des lacs. Le canal Calédonien peut porter des navires de fort tonnage.

L'Irlande, dont les fleuves, comme ceux de la Belgique, sont souvent navigables presque jusqu'à la source, offrait encore plus de facilité que l'Angleterre à l'établissement des canaux. Dans ses plaines basses et humides, l'œuvre du creusement n'a pas exigé de grands frais. Son *Grand-Canal*, le plus grand du Royaume-Uni (310 kil.), mène de Dublin à Limerick par le Shannon; le *Canal-Royal* (156 kil.) assure plus au nord, en partant également de Dublin, les communications entre la mer d'Irlande et l'Atlantique à travers la plaine centrale.

L'ensemble des canaux d'Angleterre, d'Écosse et d'Irlande mesure 5,100 kilomètres, c'est-à-dire égale en longueur le réseau français; c'est, en proportion, autant que la Belgique en possède, mais en réalité beaucoup plus, puisqu'il s'agit d'un État insulaire, où le cabotage restreint beaucoup les fonctions des canaux.

Le rôle de ces voies de communication est néanmoins très important dans le Royaume Uni, où les matières encombrantes, houille, métaux, etc., fournissent un fret considérable. Le canal de Grande-Jonction, le canal de Birmingham, le canal de Liverpool à Leeds, sont les plus actifs.

Si le cabotage fait concurrence aux canaux et aux voies ferrées, et les canaux aux chemins de fer, la surabondance des matières premières ou objets industriels à transporter est telle, dans le Royaume-Uni, qu'il n'y a chômage pour aucun de ces modes de communication. Et pourtant il n'est pas de pays en Europe où le tarif des transports soit aussi élevé.

Marine marchande. — La marine marchande de l'Angleterre et de ses colonies est considérable; plus de 50 p. 100 des navires qui sillonnent les océans naviguent sous le pavillon anglais (1).

Le développement de la marine du Royaume-Uni est surtout remarquable à partir de la conclusion des traités de commerce en 1860. A cette époque, les navires à vapeur étaient au nombre de 2,300 jaugeant environ 500,000 tonneaux; de 1860 à 1880, le nombre des steamers a plus que doublé et leur tonnage a quintuplé.

La flotte commerciale est presque partagée entre une cinquantaine de grandes Compagnies, qui possèdent de 10 à 60 navires, et un nombre considérable de petits armateurs. Les Compagnies anglaises de navigation n'ont de rivales en Europe, pour la rapidité des trajets et le bon entretien des navires, que les deux Compagnies françaises « Générale Transatlantique » et « Messageries Maritimes ». On cite la *Compagnie péninsulaire et orientale*, la *Pacific steam navigation C°*, la *Compagnie Cunard*, etc., etc.

---

(1) Marine marchande (fin 1892) :

	Cabotage.		Grand Cabotage.		Long Cours.		Total.	
	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.
Voiliers..	8.428	539.000	283	37.000	2.082	2.389.000	10.793	2.965.000
Vapeurs.	2.344	372.000	306	207.000	3.577	4.906.000	6.227	5.485.000
Totaux..	10.772	911.000	589	244.000	5.659	7.295.000	17.020	8.450.000
Équipages...	62.106 hom.		7.883 hom.		171.746 hom.		241.735 hom.	

Il serait superflu de donner ici le tableau des trajets réguliers opérés par les compagnies de navigation. Tous les grands ports du Royaume-Uni sont en relations constantes avec les principales colonies et les pays commerçants des cinq parties du monde.

Ports de mer. — *Liverpool*, à 7 kilomètres de la sortie du vaste estuaire où tombe la Mersey, est de beaucoup le premier port anglais. C'est le centre du commerce des cotons, des pétroles et des tabacs d'Amérique. Sa flotte de 2,500 navires jauge plus de 1,500,000 tonneaux, c'est-à-dire dépasse l'effectif de toute la marine française. Liverpool est le port d'attache de la Pacific steam nav. C°, de la Compagnie Cunard, de la Liverpool Brazil and Plate-River C°, et de plusieurs autres moins importantes. En même temps que porte d'entrée des matières premières d'Amérique, cette grande cité est la porte de sortie des produits du Lancashire et du Staffordshire. Enfin elle est le point de départ du cabotage anglo-irlandais.

Liverpool est en relations régulières avec les États-Unis d'Amérique, l'Australie et les colonies d'Afrique. Les traversées rapides des paquebots Cunard entre Liverpool et New-York sont célèbres.

Le mouvement du port de Liverpool est de près de 17 millions de tonneaux (en y comprenant le cabotage), soit près du tiers du mouvement total de la navigation britannique.

Londres est un port encore plus considérable. Dans les rangs de sa flotte, qui jauge 120,000 tonneaux, figurent les navires de la « Péninsulaire et orientale », de la « British India », de la « Royal-Mail-steam-packet », de l' « Orient-Line ». Ses docks, qui couvrent une superficie de 450 hectares, reçoivent surtout des céréales, des laines, des cuirs, des denrées coloniales; tels sont les principaux objets d'échange de ce marché, le premier du monde. Le mouvement des affaires y atteint 4 milliards et demi de francs par année, en moyenne.

Londres entretient ses principales relations avec l'Inde, la Chine, le Japon, l'Australie, l'Amérique du Sud, mais fait un commerce actif avec les pays que baignent la mer du Nord et la Baltique. Hambourg et Brême, les ports de Russie, Copenhague, Ostende, Dunkerque, le Havre sont unis à Londres par des services réguliers de paquebots. Mais les lignes les plus importantes sont celles de la Compagnie « Péninsulaire et orientale », desservant les grands ports de la Méditerranée, Marseille et Brindisi, l'Égypte, et aboutissant à Hong-Kong et Shanghaï.

Glasgow, jadis port médiocre, a rapidement développé ses relations maritimes du jour où la Clyde a été approfondie (7 mètres) et élargie (130 mètres). Avec ses nombreuses industries, ses chantiers de construction en particulier, cette ville traite des affaires d'une valeur annuelle de 500 millions. Deux grandes Compagnies, l' « Anchor line » et l'« Allan line », en ont fait leur port d'attache. Leurs services principaux, en concurrence avec ceux de Liverpool, sont dirigés vers l'Amérique, Canada et États-Unis.

Newcastle doit à son commerce de houilles un mouvement très actif:

Hull met l'Angleterre en relations régulières avec les ports de la mer du Nord, c'est le centre du commerce des bois de Norvège.

Sur la Manche, *Southampton*, *Newhaven*; sur le Pas-de-Calais, *Folkestone* et *Douvres*, sont les intermédiaires d'une notable partie du négoce anglo-français.

En Irlande, *Dublin*, *Cork* et *Belfast* sont les ports les plus actifs. Dublin et Belfast pratiquent surtout les opérations du cabotage avec l'Angleterre et l'Écosse. Queenstown, à l'entrée de la baie de Cork, est une escale sur la grande ligne de Liverpool à New-York (1).

Commerce proprement dit. — Tout est dit depuis longtemps sur la prospérité du commerce britannique. Ce commerce est une résultante de la richesse du sol du Royaume-Uni, mais peut-être plus encore de la grandeur de son empire colonial.

Le *commerce intérieur*, stimulé par une facilité extraordinaire de communications, est sans doute plus considérable dans le Royaume-Uni que dans aucun autre pays du monde. On n'en saurait estimer la valeur, même d'une manière approximative. On peut du moins indiquer suivant quelles lois s'est établi ce commerce, quels sont ses principaux aliments. Les produits de l'agriculture nationale, ceux qui sont importés de l'étranger par Londres, Liverpool, Glasgow, etc., forment déjà un notable contingent des échanges : l'Écosse et l'Irlande ont besoin des céréales de l'Angleterre du Sud-Est et de l'Est; l'Irlande envoie en Grande-Bretagne un excédent de ses troupeaux de gros bétail pour nourrir les pays surpeuplés de la zone industrielle du Centre. Des fourmilières de populations industrielles, comme le Staffordshire et le Lancashire, répandent dans toutes les parties du royaume les objets manufacturés; on remarquera que la position de Manchester est assez centrale et avantageuse pour la diffusion en pays britannique.

Le *cabotage* a un mouvement formidable, malgré la concurrence que lui font les autres moyens de transport; c'est le plus considérable de l'univers. La voie de mer est, en effet, la moins coûteuse, et quelquefois

---

(1) Mouvement des ports anglais (1893) : (Total des navires chargés).

	Anglais. Tonneaux.	Étrangers. Tonneaux.	Ensemble. Tonneaux.
Voiliers et vapeurs.....	45.457.810	16.290.377	61.748.187
Vapeurs.....	41.867.486	11.165.617	53.033.103

Principaux ports (navires chargés et sur lest) (1893) :

	Entrés. Tonneaux.	Sortis. Tonneaux.	Ensemble. Tonneaux.
Londres.....	7.782.402	5.635.654	13.418.056
Liverpool.....	5.251.570	4.588.231	9.839.801
Cardiff.....	3.478.636	5.929.408	9.408.044
Hull.....	1.949.676	1.465.654	3.415.330
Newcastle.....	1.676.596	2.810.927	4.487.523
Southampton.....	1.117.906	1.012.847	2.130.753
Glasgow.....	1.039.297	1.709.302	2.748.599

même la plus rapide dans ce pays pénétré de tous côtés par la mer (1).

Le commerce extérieur. — Les avantages dont la nature a doté la nation anglaise pour le commerce sont aussi grands que pouvaient les rêver ses plus ambitieux patriotes. Métropole et colonies, considérées ensemble, forment le plus riche domaine qui existe et ait jamais existé; il renferme les ressources les plus variées, agricoles ou industrielles, les produits de toutes les zones climatiques de l'un et de l'autre hémisphère.

Ce fait n'expliquerait que les relations de colonies à métropole, qui sont, il est vrai, pour beaucoup dans le succès du négoce britannique. Mais cette diffusion même des fragments de l'empire anglais a amené le développement du commerce; les navires anglais, appelés dans tous les parages par des groupes de compatriotes ou d'associés d'autres races, prennent par surcroît, sur leur chemin, une part considérable au commerce des autres nations, se rendent souvent maîtres de leurs transports, par ce fait qu'ils sont partout présents et prêts.

C'est du jour où ce vaste réseau de colonies, d'entrepôts, de postes, a été étendu sur le monde, que l'Angleterre s'est attachée au *libre-échange*, nouvelle source de fortune pour elle. La proclamation et l'application de cette doctrine n'a pas été l'effet de méditations idéales, mais la conséquence d'une longue et séculaire série de mesures protectrices à outrance.

L'adhésion du peuple anglais a été plutôt un acte de politique qu'un acte de foi. Il avait pris l'avance; il tenait tous les chemins, toutes les portes du trafic universel, disposait d'une industrie capable de produire beaucoup et à bon marché, de moyens de transports supérieurs à ceux des puissances rivales. Le moment était venu de déchaîner, par une habile proclamation de liberté, une lutte sans obstacles, où il apportait toutes les chances de triompher, chances longuement préparées.

Beaucoup d'autres peuples se sont laissé entraîner par le caractère séduisant de la doctrine libre-échangiste sans voir la différence des conditions naturelles en Grande-Bretagne et chez eux.

Lorsque, tout récemment, ces peuples se sont ravisés, et ont essayé de reconquérir en partie le transport de leurs marchandises accaparées sur mer par le pavillon anglais, il était trop tard. Forts d'un immense matériel, de leur richesse en combustible, les armateurs de la Grande-Bretagne soutiennent victorieusement la concurrence et ne perdent du terrain que sur les marchés secondaires.

Il faut ajouter que la position des Iles Britanniques, au centre de l'hémisphère continental, à proximité des peuples les plus riches et les plus civilisés, bref, de la meilleure clientèle, les prédestinait, sinon à l'hégémonie commerciale, du moins à un rôle considérable. Cette position est excellente aussi pour le transit entre les pays de l'Europe qui ne dis-

---

(1) Mouvement du cabotage en 1892 :

Entrés	49.415.066	tonneaux.
Sortis	43.682.079	—

posent pas de moyens de transport suffisants, et le reste du monde : ainsi les entrepôts anglais fournissent des matières premières à bien des industries de France, de Belgique et même d'Allemagne, qui ne peuvent s'approvisionner sous pavillon national, et puisent dans les réserves habilement entretenues des docks de Londres, Liverpool, etc. En fait, cette position de la Grande-Bretagne n'est plus aujourd'hui le facteur le plus important de son développement économique : la Grande-Bretagne est partout et tient partout les meilleurs postes.

Ajoutons que les commerçants du Royaume-Uni ont eu l'intelligence, rare sur le continent, de modifier toujours en un sens avantageux à tous, producteurs et consommateurs, les conditions de l'achat et de la vente. Point de ces longues séries d'intermédiaires, voyageurs, marchands en gros, marchands en détail, qui diminuent à la fois les bénéfices du manufacturier et les avantages de l'acheteur ; les opérations d'achat et de vente dans une même ville et jusqu'aux grandes distances, sont aussi directes que possible, simplifiées par les plus adroits procédés. L'Anglais applique à ces relations d'affaires un sens pratique merveilleux.

Le commerce britannique représente une valeur considérable ; malgré une baisse assez remarquable depuis quelques années, le chiffre total s'élevait encore en 1893 à plus de 15 millions et demi de francs, dont les deux tiers à l'importation. En réalité, le rapport entre l'importation et l'exportation n'est point exactement tel qu'il semble au premier abord, à ne regarder que ces chiffres. Le commerce si considérable de la Grande-Bretagne avec ses colonies, dont quelques-unes sont absolument anglaises de population ou de mœurs, est une sorte de commerce intérieur. Les mots « commerce intérieur » et « commerce extérieur », « importation » et « exportation » n'ont pas tout à fait le même sens géographique, suivant qu'ils s'appliquent à un État purement continental ou à une puissance qui possède des colonies nombreuses (1).

Il faut cependant remarquer que la baisse a surtout intéressé les exportations : le mouvement protectionniste de ces dernières années en Europe et aux États-Unis, les progrès industriels constants qui se manifestent même dans les colonies anglaises en sont sans doute la cause, et il y a là quelque chose d'inquiétant pour l'avenir industriel et commercial des Iles Britanniques, sans cependant qu'on doive encore exagérer la situation.

L'*importation* comprend surtout deux classes de marchandises, les objets

---

(1) *Commerce anglais :*

	Importations.	Exportations.	Total.
1888.....	9.690.893.575 fr.	7.464.438.525 fr.	17.155.332.100 fr.
1889.....	10.690.939.875	7.889.816.975	18.580.756.850
1890.....	10.517.399.925	8.206.302.950	18.723.702.875
1891.....	10.886.025.000	6.180.875.000	17.066.900.000
1892.....	10.597.300.000	5.676.500.000	16.273.800.000
1893.....	10.126.700.000	5.462.400.000	15.589.100.000

de consommation et les matières brutes nécessaires à l'industrie. En effet le Royaume-Uni, malgré le développement de sa savante agriculture, ne peut suffire à l'alimentation d'un peuple dont la densité dépasse 120 habitants par kilomètre carré; et, sauf la houille et le fer, ses industries ne peuvent se servir exclusivement des matières brutes produites dans la métropole. Parmi les objets de consommation, ce sont les céréales, les beurres, les bestiaux et viandes, les fruits et les denrées coloniales qui forment la plus forte partie des achats; viennent ensuite les boissons. Les matières brutes les plus demandées à l'étranger sont les fibres textiles, puis les bois, cuirs et peaux.

Les *exportations* consistent surtout en objets manufacturés : le Royaume-Uni en exporte environ quatre fois plus qu'il n'en importe. Les tissus et filés viennent en première ligne, puis les houilles et les machines; quant aux objets d'alimentation, ils ne comptent que pour un chiffre minime d'affaires (1).

Le caractère du commerce anglais ressort nettement de cette brève énumération. C'est à l'industrie extractive du combustible minéral pour une faible part, aux industries mécaniques et textiles avant tout, qu'il doit l'essor merveilleux de ses ventes; mais en résumé c'est grâce à sa richesse houillère et minérale qu'il peut avantageusement placer ses produits, machines, tissus et braver tant d'âpres concurrences.

Par conséquent, sauf quelques exceptions, les relations se noueront d'une manière constante et fructueuse entre les Iles Britanniques et les pays riches par l'agriculture; le rapprochement sera l'effet de besoins d'une nature opposée.

Il n'en est pas de meilleur exemple que la France, les États-Unis et la colonie des Indes. Ces trois pays contribuent à la fois à la nourriture de la population britannique et à celle des machines anglaises en produits essentiellement agricoles.

---

(1) Détail du commerce (1892) :

Importations.	Francs.	*Exportations.*	Francs.
Céréales	1.468.325.000	Tissus de coton	1.406.625.000
Coton	947.200.000	Fer	477.425.000
Laine	676.475.000	Tissus de laine	445.675.000
Beurres et fromages	527.375.000	Houille	420.275.000
Sucre	512.900.000	Machines	372.175.000
Bois	461.775.000	Filés de coton	242.325.000
Viande	439.800.000	Articles chimiques	131.350.000
Articles chimiques	318.750.000	Tissus de lin	129.150.000
Cuirs et peaux	313.350.000	Articles en fer	121.575.000
Soieries	285.300.000	Vêtements	121.175 000
Thé	251.175.000	Filés de laine	101.500.000
Lainages	246.000.000		
Animaux vivants	244.700.000		
Fruits	192.925.000		
Vins	150.500.000		
Cuivre	139.800.000		

Les *États-Unis d'Amérique* qui se placent au premier rang des fournisseurs et des clients de la Grande-Bretagne n'entretiennent pas seulement cet énorme commerce de plus de 3 milliards en vertu d'une certaine conformité de mœurs et de la communauté de langue. L'intensité des échanges dérive d'une différence radicale de richesses. Les États-Unis, où, malgré de rapides progrès, l'industrie est loin encore de son développement normal, mais où l'agriculture laisse un excédent disponible, faute d'une population assez dense, envoient à leur ancienne métropole pour plus de deux milliards de céréales, d'huiles, de bestiaux, de laines, mais surtout de coton. Ils reçoivent en échange des machines et des tissus. Ajoutons que des cargaisons de métaux précieux s'ajoutent aux cargaisons agricoles de l'Amérique.

Il est aisé de voir en quel sens l'avenir modifiera ces relations. Les États-Unis développent leurs industries avec une telle rapidité qu'ils pourront bientôt se passer des importations britanniques de tissus et de machines; et le jour où ils seront bien armés pour le traitement des matières premières, ils travailleront à transformer eux-mêmes une plus grande quantité de produits de leur sol, ce qui restreindra leurs envois à destination de l'Angleterre.

L'*Inde anglaise* envoie à la métropole à peu près la même valeur de marchandises qu'elle en reçoit. De l'Inde arrivent dans les docks anglais des céréales, froment et riz, du thé, du café, du coton, du lin, du jute, de la soie. Les sujets achètent à la mère patrie une énorme quantité de tissus, cotonnades et autres : c'est, pour ce genre de marchandises, un des meilleurs débouchés du Royaume-Uni. Mais déjà, depuis la découverte des houillères indiennes, des manufactures de tissus s'établissent dans ce grand empire, où l'on peut recruter des artisans laborieux et habiles.

Les relations de la *France* avec sa voisine d'outre-Manche représentent une somme de 1400 millions; la différence entre les produits exportés par le Royaume-Uni et ceux qu'il importe de France n'est pas aussi tranchée que dans les deux cas précédents. Certes, la France expédie des substances alimentaires, céréales, farines, bétail, beurre, œufs, fruits, vins, pour une valeur considérable, mais elle y joint des produits de quelques industries moins avancées dans les pays anglais que chez nous, des soieries par exemple. Il est également vrai que le Royaume-Uni nous envoie, outre de la houille et des métaux bruts, des machines, des navires, des tissus, des poteries, des verreries, etc., bref des objets industriels. Mais nous achetons aussi dans les entrepôts anglais des matières premières, cotons, laines, lin, chanvre, qui ne sont point d'origine britannique. C'est encore un tribut que nous payons à la richesse houillère et minérale de nos voisins; leurs navires, qu'ils ont construits à moindres frais, qu'ils mettent en mouvement moyennant une médiocre dépense de houille, livrent les marchandises de cette nature à si bon compte, que nous gagnons encore à les acheter sur le marché anglais. Et à vrai dire ces matières premières, produits du sol, sont bien encore dans une certaine mesure des

objets d'industrie, car c'est à l'industrie anglaise des transports que nous payons tribut en les achetant chez nos voisins.

L'*Allemagne*, pays à la fois agricole et industriel, riche en houille et en métaux comme la Grande-Bretagne, entretient avec elle des rapports assez actifs. Mais l'Allemagne vend plus qu'elle n'achète ; elle expédie dans les Iles Britanniques des bestiaux, des denrées agricoles, des laines, des bois, tandis qu'elle achète sur le marché anglais cotons, laines, soies, thé, café, étoffes, machines, navires, etc... Il y a, depuis quelques années, une diminution sensible de ces échanges. L'Allemagne, qui possède en abondance la houille et les métaux, peut, grâce à ces ressources naturelles, faire concurrence à l'industrie britannique des transports maritimes, aller chercher au loin les matières premières, et comme ses autres industries, métallurgiques, textiles, s'émancipent aussi et se développent, toujours pour la même cause, les deux peuples rivaux sont amenés à réduire leurs échanges. Leurs conditions de progrès économique sont trop analogues pour laisser place à un accord durable en matière de commerce. Deux faits seulement mettant entre eux des différences fondamentales établissent un violent contraste : d'une part l'Allemagne a la main-d'œuvre à meilleur compte ; de l'autre le Royaume-Uni aura toujours la supériorité maritime à cause de l'aptitude meilleure de ses côtes et surtout à cause de ses richesses coloniales.

Citons encore en Europe la *Russie*, qui importe en Angleterre des céréales, des bois, des fibres textiles, et en reçoit, pour une valeur beaucoup moindre, des produits manufacturés.

En Asie, la *Chine* grand marché des thés et des soies : la *Turquie d'Asie*, le *Japon*, les *Indes néerlandaises*, sont les pays où les opérations du commerce anglais représentent la plus grande valeur.

En *Afrique* les échanges se portent surtout vers la colonie du Cap, l'Égypte et l'Algérie, puis les comptoirs de Guinée.

En *Amérique*, après les États-Unis, les colonies des Antilles, le Chili, mais surtout le Brésil et la République Argentine, sont en relations avec le Royaume-Uni.

Enfin, le groupe océanien de l'*Australie* et de la *Nouvelle-Zélande* est d'une valeur inappréciable pour le négoce de la métropole. Après l'Inde, c'est le plus grand marché de tout l'empire colonial (1).

---

(1) Commerce des Iles Britanniques (1892) :

I. — *Europe*.

	Importations.	Exportations.	Total.
	Francs.	Francs.	Francs.
France	1.087.975.000	367.175.000	1.455.150.000
Empire d'Allemagne	643.175.000	439.575.000	1.072.750.000
Pays-Bas	720.525.000	220.900.000	941.425.000
Belgique	425.350.000	156.075.000	571.425.000
Russie	378.075.000	133.925.000	512.000.000
Suède et Norvège	295.175.000	114.100.000	409.275.000
Espagne	272.925.000	106.825.000	379.750.000

Le *transit* anglais ne peut manquer d'être important ; on l'estime à plus de 260 millions de francs. Le bon marché des transports par navires anglais, la fréquence des relations que les ports du Royaume-Uni entretiennent avec tous les pays commerçants du monde, attirent les marchandises d'Europe, de la France en particulier. De même les cargaisons viennent, de toutes les provenances, s'engouffrer dans les entrepôts anglais pour se répartir ensuite sur les principaux marchés d'Europe. Le rôle de l'Angleterre dans le *négoce de commission* est très considérable.

	Importations. Francs.	Exportations. Francs.	Total. Francs.
Danemark	201.050.000	65.550.000	266.600.000
Italie	82.100.000	139.125.000	221.225.000
Portugal	86.025.000	34.875.000	120.900.000
Turquie	32.300.000	77.850.000	110.150.000
Roumanie	74.350.000	33.325.000	107.675.000
II. — *Amérique.*			
États-Unis	2.704.650.000	663.675.000	3.368.325.000
République Argentine, Uruguay, Paraguay	120.725.000	173.325.000	294.050.000
Brésil	87.800.000	197.750.000	285.550.000
Chili	97.075.000	93.375.000	190.450.000
Pérou	39.350.000	19.100.000	58.450.000
Amérique Centrale	27.225.000	18.325.000	45.550.000
Mexique	11.350.000	32.450.000	43.800.000
Cuba et Porto-Rico	2.275.000	36.950.000	39.225.000
Colombie	11.425.000	27.625.000	39.050.000
Autres Antilles étrangères et Guyanes	2.100.000	18.375.000	20.475.000
Vénézuela	6.425.000	9.225.000	15.650.000
Équateur	3.200.000	6.450.000	9.650.000
III. — *Autres pays.*			
Égypte	263.125.000	79.825.000	342.950.000
Chine	89.575.000	144.400.000	233.974.000
Turquie d'Asie	106.375.000	76.900.000	183.275.000
Indes Oriental. hollandaises	38.825.000	56.400.000	95.225.000
Japon	20.100.000	74.800.000	94.900.000
Maroc	18.875.000	13.575.000	32.450.000
Algérie	16.850.000	8.350.000	25.200.000
Reste de l'Afrique	23.750.000	49.450.000	73.200.000
IV. — *Possessions Britanniques.*			
En Europe,	32.750.000	52.700.000	85.450.000
Indes	762.825.000	697.575.000	1.460.400.000
Australie, Nouvelle-Zélande.	763.575.000	481.900.000	1.245.475.000
Colonies d'Amér. du Nord..	364.150.000	185.700.000	549.850.000
Afrique méridionale	126.575.000	198.225.000	324.800.000
Straits Settlements	121.700.000	52.325.000	174.025.000
Antilles, Amérique du Sud.	81.075.000	78.775.000	159.840.000
Ceylan	98.625.000	23.625.000	122.250.000
Afrique Occidentale	44.675.000	34.725.000	79.400.000
Hong-Kong	20.925.000	45.000.000	65.925.000
Maurice	5.750.000	6.750.000	12.500.000
Autres possessions	11.525.000	8.450.000	19.975.000
Total des Colonies.	2.444.150.000	1.865.750.000	4.309.900.000

Empire colonial. — L'étude de l'empire colonial britannique ne peut être faite ici; il doit suffire de savoir que c'est le plus considérable du monde entier : il couvre une superficie approximative de 25.687.000 kilomètres carrés et comprend une population d'environ 313 millions d'habitants. Les possessions anglaises sont distribuées sous toutes les zones, dans les pays les plus différents de production, c'est un admirable marché d'achat et de vente pour la métropole, c'est en même temps un lieu d'émigration considérable et la « plus grande Bretagne » existe bien réellement comme une succursale et une expansion de la mère patrie. C'est en outre une prise de possession stratégique du monde : toutes les grandes routes, toutes les voies maritimes sont jalonnées de ces possessions où les navires britanniques trouvent du charbon anglais, et un point de refuge en cas de danger.

L'administration de cet empire est une merveille de sagesse et d'habileté : depuis les colonies « militaires », directement gouvernées par la métropole, jusqu'aux colonies constitutionnelles, presque absolument indépendantes, liées seulement à la Grande-Bretagne par un vasselage très lâche, il y a une infinité de colonies intermédiaires auxquelles la liberté a été savamment dosée de manière à maintenir le lien sans entraver l'initiative des colons. Combien d'autres puissances colonisatrices pourraient prendre exemple sur cette habile politique !

La cohésion géographique de cet empire est grande, si l'on considère seulement les précautions prises par la métropole pour entretenir partout des garnisons prêtes à l'action, des postes rapprochés les uns des autres. Aucune colonie n'est située à beaucoup plus d'une semaine de navigation de sa voisine dans le même océan; le Royaume-Uni engage d'énormes dépenses pour armer aussi complètement que possible les dépôts de charbon, le nerf de la guerre navale, qu'il a semés sur tous les points du globe.

La cohésion morale qui résulte de la communauté de races et d'intérêts est beaucoup moins assurée. Sans parler des dangers évidents que fait courir à l'empire la nécessité de tenir dans l'obéissance un monde comme l'Inde où les Anglais ne peuvent s'établir, que de races différentes peuplent ces colonies! Français du Canada, de Maurice, des Antilles, Franco-Hollandais de la colonie du Cap, etc., bien des sujets britanniques sentent qu'ils sont d'autre sang que leurs maîtres. Et l'Anglais, doué de si merveilleuses aptitudes à la colonisation, n'a pas du tout les qualités de douceur et de conciliation qui peuvent tant contribuer à rapprocher les races.

Quant à l'intérêt, il n'agit point davantage dans le sens de la concorde. Le Canada et l'Australie ont toutes les ressources nécessaires à la création de grandes industries, houille, métaux, fibres textiles, outre leur richesse agricole; ces deux colonies se suffiront donc de plus en plus à mesure qu'une population plus dense mettra mieux à profit les produits naturels. L'Inde commence à devenir industrielle. Le rôle de fournisseur presque exclusif des objets industriels peut donc, doit donc échapper un jour au

Royaume-Uni. L'unité de race, la communauté de mœurs ne feront rien contre cette loi inéluctable du développement économique. « Qui se ressemble s'assemble », est un proverbe vrai pour les personnes. « Qui se suffit s'isole », est plus juste pour les nations. De là le projet de *fédération*, moyen terme entre la sujétion absolue et l'indépendance complète, préconisé par les grands hommes d'État de l'Angleterre.

Conclusion sur les Iles Britanniques. — On voit qu'il est impossible de séparer les colonies de la métropole dans un examen raisonné de la condition économique des Iles Britanniques. Le Royaume-Uni vit en grande partie pour son empire colonial et par lui. Là est le secret du développement prodigieux de la richesse des industriels et des négociants anglais au dix-neuvième siècle.

L'Allemagne est riche en houille et en métaux, industrielle, commerçante; mais elle n'a pas un littoral vraiment maritime, dont les habitants vivent en contact avec l'Océan, apprennent à le connaître et à l'aimer. Enfin elle est plus loin de l'Atlantique, c'est-à-dire contrainte de donner à ses navires un ou deux jours de charbon de plus à brûler que l'Angleterre n'en donne aux siens pour une même destination.

La France bien placée sur l'Atlantique, rivale des Iles Britanniques, est plus pauvre en ce combustible qui est l'âme du commerce maritime comme de toute industrie.

Les Hollandais, admirables marins, sont absolument dépourvus de cette ressource première de la navigation moderne. Les Belges, riches en charbon, n'ont qu'un contact précaire et indirect avec la mer.

CONCLUSION GÉNÉRALE SUR L'EUROPE

La terre et l'homme. — Nous avons intercalé dans le corps même de cet ouvrage toutes les comparaisons qu'il nous paraissait utile d'établir, soit entre les divers États européens, soit entre eux et les continents moins civilisés ou moins peuplés que le nôtre. Au reste plus d'un historien de la civilisation a étudié déjà les principales phases du développement économique de l'Europe; nous ne toucherons pas ce sujet déjà traité (1).

Mais une conclusion s'impose aux géographes qui ont examiné les rapports de l'homme avec le sol dans une étude de caractère économique. De même que les grands États n'ont pu prendre conscience nette et entière de leur rôle économique qu'après avoir conquis leur unité territoriale et politique, ainsi l'on peut prévoir dès maintenant ce qui arrivera le jour où le Nouveau Monde aura été mis en pleine valeur. Les phénomènes du développement économique, du déplacement et de la répartition des richesses dans le monde peuvent être suivis; ils sont lents et progressifs

(1) Cf. *Histoire de la civilisation*, de M. Ch. Seignobos, G. Masson, Paris, Cf. aussi la remarquable introduction de la *Géographie historique*, de M. P. Foncin, Paris, A. Colin et Cie, 1888.

comme les phénomènes de la géologie. Notre siècle, où l'initiative humaine semble le plus près de se soustraire aux fatalités naturelles, est justement celui où notre dépendance devient le plus étroite, où l'on peut suivre le mieux la marche des révolutions économiques.

L'antiquité fut dans un état de civilisation économique très instable par cela même que l'activité des Grecs et des Romains eut un théâtre très restreint : en étudiant les vicissitudes de l'agriculture, de l'industrie et du commerce de ces lointaines civilisations, on n'étudie en somme que le rapport très variable d'un groupe d'hommes avec une région plus ou moins homogène, le plus souvent avec un groupe hétérogène et incohérent de pays.

Le *moyen âge*, avec ses longues périodes de division des peuples, d'isolement des États, ne peut donner lieu encore qu'à des conclusions essentiellement passagères sur la loi des échanges.

L'entrée en scène du *Nouveau Monde* bouleversa les conditions de l'industrie et du commerce; il en résulta, il en résulte encore un trouble dans l'état de civilisation matérielle de l'Ancien Monde. C'est d'abord l'exploitation superficielle et brutale du sol découvert, des populations nouvelles; vient ensuite la période de peuplement et de colonisation sous la dépendance de l'Europe, période au cours de laquelle le nouveau monde ne réagit sur l'ancien que comme une propriété de plus ajoutée à une vieille fortune.

Mais l'*émancipation de l'Amérique*, presque complète aujourd'hui, fait à l'Europe une situation plus petite dans le monde, crée un nouveau centre de richesses autonomes d'où sort déjà un âpre besoin de concurrence. L'Europe peuple toujours l'Amérique de ses colons; mais la terre d'Amérique démarque la nationalité de ces hommes et se les approprie. De là un développement inouï du Nouveau-Monde qui pèse sur l'Ancien de tout le poids de sa richesse, lui prend ses peuples ou les nourrit en partie, ce qui est encore une forme de la domination économique. Mais peu à peu l'équilibre se rétablit entre les terres trop peuplées et celles qui produisent trop, faute d'une population suffisante. L'Europe, à force d'envoyer des immigrants au delà de l'Atlantique, refoule les produits des terres américaines, ou pour mieux dire, va les consommer sur place.

TROISIÈME PARTIE

L'ASIE

GÉNÉRALITÉS

L'Asie est la plus grande des « parties de monde ». Autant que l'on peut lui reconnaître de limites, — et l'on sait que, du côté de l'Europe, de l'Afrique même et de l'Océanie, ces limites sont loin d'être précises, — elle a une superficie de 43 à 45 millions de kilomètres carrés. Les points extrêmes sont : au sud, le cap Romania par 1° et au nord, le cap Tchelioukine par 78° de latitude nord ; à l'ouest, la côte de l'Archipel atteint le 25° de longitude orientale de Paris, pendant qu'à l'est, le cap Oriental, sur le détroit de Behring, se trouve sur le 172° de longitude occidentale. 8000 kilomètres du nord au sud, 11.000 de l'est à l'ouest, telle est la longueur des lignes droites que l'on peut tirer en Asie.

Tandis que l'Europe est caractérisée par une remarquable « articulation » du relief, qui, nulle part, ne forme une barrière rigide, qui permet la pénétration profonde des mers dans les terres, des plaines dans les montagnes et, par conséquent, les relations faciles et constantes entre les divers pays du continent, le relief de l'Asie offre des caractères absolument différents.

Au centre du continent s'élève une énorme masse de montagnes et de plateaux, massive, difficilement pénétrable, qui se prolonge presque sans interruption depuis la côte orientale de la Chine jusqu'à l'extrémité occidentale de l'Asie Mineure. Presque toujours très élevée, elle s'étend ordinairement, sauf en quelques rares points, sur une très grande largeur du sud au nord, et rend les communications presque impossibles entre les régions situées de part et d'autre. Aussi n'y a-t-il, à aucun point de vue, de relations ni de ressemblances entre les diverses parties de l'Asie. Bien qu'elles soient réunies par l'onomastique géographique dans un seul tout que l'on appelle l'Asie, la plaine glacée de la Sibérie et la région tropicale des péninsules hindoue et indo-chinoise se ressemblent aussi peu que si elles appartenaient à des mondes différents ; de même, quel point de comparaison pourrait-on trouver entre les plateaux arides, grillés par le soleil de l'Asie turque et les grandes plaines arrosées et si remarquablement fertiles de la région chinoise ?

Tout sépare et différencie ces diverses régions les unes des autres : relief, climat, hydrographie, races, religions, productions naturelles, avenir, rien de commun entre tous ces pays.

Par conséquent, nous étudierons l'Asie en quatre parties différentes : l'*Asie Russe*, qui comprend toute la plaine du nord et du nord-ouest, avec la pente septentrionale du plateau central; l'*Asie antérieure* ou musulmane, comprenant la région de plateaux plus articulés de l'ouest; l'*Asie méridionale* ou tropicale, formée des deux grandes péninsules indoustanique et indo-chinoise; l'*Asie orientale* ou sino-japonaise enfin, à laquelle se rattache politiquement l'immense soulèvement du centre du continent.

Quelques considérations générales sont néanmoins nécessaires pour bien comprendre le caractère du climat de l'Asie. La première, c'est que l'Asie est un continent extrêmement massif, malgré les découpures assez riches mais peu profondes de son littoral. Par suite, soit de leur éloignement d'un bassin maritime, soit de l'interposition d'une puissante barrière montagneuse, soit enfin du voisinage de régions continentales, la plupart des contrées de l'Asie sont soumises aux rigueurs du climat continental. Seules, les péninsules indienne et indo-chinoise et la plaine chinoise subissent l'influence maritime, très active pour les premières, très mitigée pour la dernière.

La seconde condition générale importante est que le régime des vents est le même, malgré leurs effets divers pour toutes les régions qui font partie de l'Asie. Pendant l'été boréal, une zone de basses pressions se forme sur les plateaux surchauffés du centre du continent et amène l'établissement de courants convergeant de tous les côtés vers ce centre ; vents du nord et du nord-est, polaires par conséquent, sur la Sibérie, de l'ouest et du sud-ouest, sahariens pour la plupart, sur l'Asie antérieure, du sud, du sud-est et de l'est, donc maritimes, sur la partie tropicale et chinoise. Ceux-ci seuls sont humides, ce sont les *moussons*, dont nous verrons l'importance considérable.

Pendant l'hiver boréal par contre, les plaines glacées de la Sibérie de l'est sont un centre de très hautes pressions, d'où les vents rayonnent dans tous les sens; l'Asie subit alors un régime de vents du nord et du nord-est, continentaux, froids et secs, pendant que, dans la zone tropicale, les alisés du nord-est reprennent leur course interrompue par la mousson.

En résumé, régime continental et sec dans la plus grande partie de l'Asie, régime de moussons, alternativement sec et humide dans la partie méridionale et orientale.

CHAPITRE PREMIER

ASIE RUSSE

§ Ier. — Coup d'œil général sur la géographie physique et politique (1).

Situation et dimensions. — L'Asie du nord et du nord-ouest dépend tout entière de l'empire des tzars; elle occupe la plaine qui s'étend depuis le rebord du plateau central et du plateau de l'Iran jusqu'à l'Océan Glacial arctique et de l'Oural aux bords du Pacifique, entre les 50° est et 172° ouest de Paris, pour la longitude, entre les 35° et 78° nord pour la latitude. La superficie atteint le chiffre considérable de 16.023.000 kilomètres carrés, plus d'une fois et demie l'Europe par conséquent.

Relief. — L'Asie russe se compose essentiellement d'une immense plaine, appuyée, au sud-est, aux hauteurs qui bordent le plateau central d'Asie. Cette plaine, presque absolument horizontale dans la partie sud-occidentale et occidentale, jusqu'à l'Iéniséi, se relève un peu à l'est de ce fleuve, et est alors coupée de collines caillouteuses peu connues du reste. Enfin, la partie sud-orientale, la Transbaïkalie, empiète sur le plateau de Mongolie et de Mandjourie, pendant que la Province Maritime est sillonnée par le système du Sikhota Alin.

Toute cette plaine est bordée de montagnes assez élevées du côté du sud-est : Hindou-Kouch, Pamir, Tian-Chan, Altaï, Sajan, Plateau de Transbaïkalie, monts Iablonoviy et Stanovoï, de hauteur variée, en forment le rebord et la lisière. L'Asie russe a, en somme, une inclinaison générale du sud-est au nord-ouest.

Le sol de cette plaine est de composition variée : remarquablement riche dans la région du tchernosiom, comparable alors à la partie centrale de la Russie d'Europe, il est sablonneux dans le Turkestan, caillouteux à l'est de l'Iéniséi. Partout, cependant, il pourrait être cultivé, semble-t-il, si le climat le permettait.

Littoral. — L'Asie russe ne compense nullement la pauvreté littorale de la métropole. Si les côtes sont assez développées, elles sont presque partout inutilisables : très peu découpées et presque constamment gelées

---

(1) Il a déjà été parlé de la Transcaucasie à propos de la Russie d'Europe à laquelle elle est politiquement rattachée.

sur l'Océan Glacial, elles sont plus articulées sur l'Océan Pacifique, mais encore bloquées par les glaces pendant d'assez longs mois. Wladiwostok même, port le plus méridional de l'Asie russe, n'est pas utilisable en hiver.

Climat. — Le climat est absolument continental d'un bout à l'autre du pays. Le *pôle du froid* de l'hémisphère boréal se trouve à Verkoïansk près de la Léna ; la moyenne du mois de janvier y est de 50° au-dessous de zéro, le sol n'y dégèle jamais qu'à la surface ; dans la partie méridionale même du Turkestan, l'hiver est rigoureux. Par contre, les étés sont brûlants au Turkestan, relativement chauds quoique courts dans le reste du pays. Seules, quelques vallées bien abritées de la région pamirienne jouissent d'un climat agréable sans extrêmes trop violents.

L'humidité manque en général, par suite du régime général des vents dans l'Asie. Mais il y a des différences suivant les régions : la sécheresse est presque absolue dans le Turkestan (moins de 20 centimètres par an), avec quelques régions comme les déserts du Kara Koum, de l'Ak-Koum et du Kysyl Koum où il ne pleut pour ainsi dire jamais) ; dans le reste du pays, les pluies, presque toutes sous forme de neige en hiver, atteignent quelquefois 60 centimètres. Sur les montagnes de la bordure du plateau enfin, les précipitations sont plus considérables, et alimentent les fleuves.

Cours d'eau. — Trois régions doivent être distinguées quand on étudie les fleuves de l'Asie russe. Le Turkestan, soumis à un climat remarquablement sec, a deux fleuves, l'Amou et le Syr-Daria, riches à leur source, dans la région arrosée des montagnes, mais qui s'assèchent à mesure qu'ils s'avancent dans la plaine : leurs affluents n'ont pas la force de les rejoindre et eux-mêmes n'arrivent qu'à grand' peine à la mer d'Aral. La Sibérie est plus riche, ses trois fleuves, l'Ob', l'Iéniséi et la Léna, ainsi que leurs affluents, prennent leur source dans la région montagneuse du plateau central ; ils sont très longs, abondants, larges, réguliers comme des fleuves de plaine et, par leurs affluents voisins les uns des autres, formeraient un admirable réseau navigable s'ils n'étaient gelés pendant la plus grande partie de l'année. L'Amour enfin, avec ses affluents, serait plutôt un fleuve de montagnes : il traverse divers systèmes montagneux par des séries de défilés.

Populations et gouvernement. — L'immense étendue de l'Asie russe est extrêmement peu peuplée : la population totale s'élève au chiffre de 10.889.546 habitants (1891), répartie d'une façon fort inégale (1).

Ces populations sont de races différentes. En Sibérie, les indigènes sont

---

(1) Population spécifique :

Sibérie.....	0.4	par kilomètre carré.
Asie centrale.....	1.7	—
(Province maritime.....	0.02	—
Province de Samarcande..	10	—).

rares et ne jouent presque aucun rôle dans la vie économique du pays; ce sont des peuples païens, pêcheurs et chasseurs.

Au contraire, dans le Turkestan, la population Turkmène ou Touranienne, de religion musulmane, composée de pasteurs dans le désert, de cultivateurs dans les vallées fertiles, est très importante et dépasse de beaucoup le nombre des Russes immigrés. Le peuplement de la Sibérie, qui s'est fait pendant longtemps par des transportés seulement, commence à devenir plus régulier : beaucoup de paysans, encouragés par le gouvernement, commencent à émigrer vers la colonie voisine (1).

L'Asie russe est administrée directement par la métropole : c'est le seul exemple qui existe au monde d'une colonie limitrophe et prolongement de la métropole : elle est divisée en deux grandes parties : la Sibérie et l'Asie centrale, divisées elles-mêmes en gouvernements généraux. Deux pays seulement ont gardé une apparence d'autonomie, ce sont, dans l'Asie centrale, les deux Khanats de Khiva et de Bokhara, placés sous le protectorat nominal, sous l'autorité réelle de la Russie, qui n'aurait qu'à en manifester l'intention pour les réunir définitivement à ses possessions immédiates (2).

§ II. — Géographie économique.

Les conditions générales et les productions des deux parties de l'Asie russe sont assez différentes pour que nous les étudiions séparément; il sera facile du reste de rapprocher les diverses considérations pour se faire une idée d'ensemble sur l'Asie russe.

I. — Sibérie

Agriculture. — Les colons russes, adonnés longtemps à l'exploitation exclusive des mines, n'ont songé qu'assez tard à tirer parti des ressources agricoles du pays. La Sibérie offre pourtant dans ses provinces méridionales jusqu'au 55° et même jusqu'au 58° de latitude un champ très vaste et relativement très favorable à la culture des céréales : le tchernoziom

---

(1) Immigration des Russes en Sibérie (par les bateaux de l'Ob' et de l'Irtych seulement) :

1888	26.129
1889	30.410
1890	36.000
1891	60.000
1892	100.000

(2) Principales villes :

Sibérie.		Asie Centrale.	
Omsk	54.700 hab.	Tachkend	121.000 hab.
Irkoutsk	50.000	Khokand	54.000
Tomsk	41.856	Bokhara	70.000
		Samarcande	33.000

s'y rencontre sur de grandes étendues et peut rivaliser avec les fameuses terres noires de la Russie méridionale. Les terres cultivables représentent un total de 4 millions de kilomètres carrés et peuvent fournir en abondance la plupart des produits de l'Europe tempérée. Les parties les plus fertiles se rencontrent dans la Transbaïkalie autour de Nertchinsk, et dans la vallée de l'Oussouri. La grande île de Sakhalin est elle-même susceptible d'une exploitation rémunératrice.

Les grands obstacles au développement de cette richesse sont l'énormité des distances, qui rend difficile l'écoulement des produits, le manque de bras, mais surtout le climat. Ce ne sont en effet que les conditions de température qui empêchent les *céréales* et les autres cultures de prospérer au delà des limites extrêmes qu'elles atteignent aujourd'hui. Au nord de ces limites le sol n'est pas moins fertile qu'au sud, et on en a conclu souvent un peu légèrement que tout au moins la partie méridionale de la zone forestière pourrait facilement se transformer en champs de blé. En réalité les limites climatiques extrêmes de la culture des céréales sont atteintes : au nord l'été, qui est toujours très chaud, n'est plus assez long pour les amener régulièrement à maturité. En défrichant imprudemment les forêts, on se priverait d'une ressource qui est la seule à espérer dans ce pays à climat extrême.

Le *bétail* est peu nombreux en Sibérie, à cause de la difficulté de le nourrir pendant l'hiver. Le chien, qui se contente pendant cette saison de poisson séché, est l'animal qui rend le plus de services (1).

Au sud et particulièrement dans la région des sources de l'Ob' et de l'Léniséi, plus à l'est dans les vallées de l'Amour et de l'Oussouri, de vastes étendues de prairies naturelles pourraient néanmoins nourrir de grands troupeaux. Mais l'élevage n'a pas été jusqu'à présent en faveur, pas plus chez les indigènes qu'auprès des colons russes. Les *abeilles* de la région de l'Altaï fournissent du miel et de la cire qui s'exportent chaque année en grande quantité.

Les *forêts*, qui couvrent en Sibérie d'immenses espaces, ne ressemblent en rien à celles de nos régions. La brièveté de l'été, la sécheresse du climat, les froids excessifs de l'hiver, qui maintiennent le sol constamment gelé, à une faible distance de la surface, toutes ces causes réunies ne permettent pas à la sève de circuler librement ni aux arbres par conséquent de prendre des proportions convenables; et beaucoup de cantons, qualifiés officiellement de forêts, surtout dans l'est, ne sont guère que des sortes de parcs, où quelques arbres, rabougris et tordus, rompent çà et là la monotonie du terrain. Aussi la principale ressource de la zone forestière

---

(1) Bétail dans l'*Asie Russe entière :*

Rennes	280.000
Chevaux, mules, ânes	1.700.000
Bêtes à cornes	1.400.000
Moutons et chèvres	240.000

consiste-t-elle beaucoup moins dans la mise en valeur des forêts elles-mêmes, qui ne servent qu'à la consommation locale, et particulièrement à la construction des habitations, que dans l'exploitation des abondantes richesses animales qu'elles renferment. La Sibérie est en effet un admirable pays de *chasse* et la poursuite des animaux à fourrures est depuis trois siècles une des principales occupations des habitants. Les peaux d'écureuils sont de beaucoup les plus nombreuses, celles du renard noir et de la martre zibeline les plus recherchées et les plus chères.

La *pêche*, qui en raison de l'abondance et du volume des cours d'eau pourrait aussi servir d'élément à un commerce actif, ne fournit guère qu'à l'alimentation des habitants, qui se nourrissent de poissons pendant toute l'année. Les indigènes Toungouses et Iakoutes, qui chassent tout l'hiver, passent à pêcher les quelques mois où les fleuves sont libres de glaces.

Productions minières, industrie. — La Sibérie fut exploitée à l'origine comme pays minier, et surtout comme pays producteur de *métaux précieux*, et elle a joué à ce titre sur les marchés du monde un rôle important. On calcule que de 1493 à 1875 la Sibérie a fourni 1 million de kilogrammes d'or, soit environ 1/10 de la production totale du monde; mais la concurrence de la Californie et de l'Australie et, dans ces dernières années, de l'Afrique méridionale, a rendu cette industrie moins florissante et peu rémunératrice. Les mines deviennent d'ailleurs moins riches en même temps que la main-d'œuvre devient plus chère, et le prix de revient plus élevé. Les principaux centres d'exploitation sont l'Oural (vallées de la Toura et du Taguil), l'Altaï et Transbaïkalie. La production de l'*argent* est devenue à peu près insignifiante, mais celle de l'*or* se maintient encore à une quantité qui représente le cinquième de la production totale du monde (1).

La découverte assez récente de mines de *houille* et de *fer* semble promettre un certain avenir à l'industrie métallurgique de la Sibérie. Le fer y est d'excellente qualité, c'est un des meilleurs que l'on connaisse et la houille se trouve en gisements abondants dans plusieurs cantons et notamment dans la partie orientale, mais elle n'a pas été jusqu'à présent l'objet d'une exploitation active. C'est Iékatérinbourg qui traite une bonne partie du minerai de fer extrait des mines de l'Oural. Il faut ajouter que la Sibérie est maintenant le pays producteur de *graphite* le plus important du monde (mines de Batugol).

Grâce à toutes ces richesses agricoles et minières, la Sibérie pourrait voir se développer une *industrie manufacturière* puissante. Il ne manque que les débouchés : la population est trop peu dense et les communications avec la Russie d'Europe, aussi bien assurées qu'elles soient par les chemins de fer et les voies navigables, auront toujours à lutter avec un

---

(1) Les statistiques ne distinguent pas d'ordinaire la production de l'Asie Russe de celles de la Russie d'Europe. Voir par conséquent le chapitre sur la Russie.

ennemi redoutable, la distance. La main-d'œuvre enfin laisse beaucoup à désirer; les ouvriers font à la fois tous les métiers, et ne sont tout à fait aptes à aucun. L'industrie est d'ailleurs strictement limitée à l'exploitation et au travail plus ou moins grossiers des produits indigènes. La fabrication des *eaux-de-vie* de pommes de terre et de grains passe en première ligne. Le tannage des peaux, la préparation des fourrures, les chantiers de construction et le travail des bois sont ensuite les branches d'industrie les plus prospères. Le centre manufacturier le plus important de la Sibérie est *Tioumen*.

Voies de communication. — La Sibérie n'est pas aussi favorisée qu'elle le paraît au premier abord au point de vue des voies de communication. Sans doute ses grands fleuves, tous navigables, s'avancent en quelque sorte à la rencontre l'un de l'autre, de façon à diminuer le plus possible les portages entre les divers systèmes; sans doute la construction de canaux de jonction ne présente, dans ce pays de plaine, aucune difficulté; mais ces fleuves sont gelés pendant sept ou huit mois, d'octobre à mai, et il arrive souvent que les sécheresses estivales rendent difficile la navigation des bateaux calant plus d'un mètre. Mais le grand défaut de ces voies fluviales est surtout de n'avoir pas de débouchés. Si l'on en excepte l'Amour, qui forme une catégorie à part, elles se dirigent toutes en plein nord et leur embouchure atteint presque le 75° de latitude. Les déserts glacés du littoral les séparent du reste du monde : ce ne sont que des impasses, et les belles explorations de Nordenskiöld ont réussi à démontrer qu'elles étaient pratiquement inutilisables.

Les *routes* et les *chemins de fer* sont naturellement appelés à corriger le défaut capital des fleuves sibériens, qui réside dans leur direction sud-nord, opposée à celle des fleuves russes. Les routes en particulier leur sont perpendiculaires et ont généralement la direction ouest-est. Tel est le cas du fameux « tract » sibérien, qui conduit de Perm à la frontière chinoise par Iékaterinbourg, Omsk, Tomsk, Irkoutsk, Kiakta et qui a plus fait pour la prospérité de la Sibérie que le cours même des grands fleuves. Les habitations, les villages, les villes se sont échelonnés sur son parcours, et les localités qu'une modification d'itinéraire de la route a délaissées ne tardent pas à dépérir (Tobolsk par exemple). C'est le vrai centre de l'activité du pays.

Mais cette route, assez mauvaise en somme, très difficilement praticable en été à cause de la mollesse du sol, ne peut suffire, et, depuis longtemps, les Russes se sont préoccupés de la remplacer par un chemin du fer. Parmi les divers projets présentés, un a été choisi, celui qui réunirait Wladiwostok à Pétersbourg par les vallées de l'Oussouri, de l'Amour, Irkoutsk, puis le tracé du tract pour atteindre Samara en Europe. Ce gigantesque projet, pour lequel les dépenses ne seraient pas inférieures à 600 millions de francs, doit être terminé en 1905. La longueur de la ligne sera de 7,964 kilomètres environ. On s'est déjà mis à la besogne avec activité. En décembre 1895, les rails étaient posés de Samara par Omsk à Tchéliabinsk, un pont sur l'Irtych seul n'était pas achevé; dans

toutes les autres sections de la ligne, le travail est en bonne voie, la substructure est presque achevée, et il n'y aurait rien d'étonnant à ce que la date d'inauguration fût avancée. Seule, la section qui longe l'Amour et l'Oussouri reste réservée pour plus tard; Wladiwostok enfin sera incessamment réuni à l'Oussouri. On a prévu une ligne réunissant Tchéliabinsk à Iékatérinbourg, déjà uni à Perm par une voie ferrée, puis, au delà de Perm, jusqu'à la Dwina septentrionale, ce qui ferait d'Arkhangelsk le port de la Sibérie occidentale.

Le Transsibérien, dont il ne faut pas exagérer l'importance, semble cependant appelé à développer très sensiblement la richesse du pays. Malgré tout, le prix du transport par voie ferrée étant toujours très considérable, cette voie ne peut, à elle seule, permettre à la Sibérie de devenir un pays industriel et commerçant. On ne peut songer à expédier les produits du pays jusqu'en Europe par ce moyen ruineux, aussi le gouvernement russe s'est-il tourné vers la mer, et cherche-t-il un port par où l'exportation soit facile. Ni ceux de la mer Glaciale, ni même Wladiwostok ne peuvent suffire, car les glaces les obstruent trop longtemps chaque année; peut-être les complications fréquentes entre la Chine et le Japon, et l'état révolutionnaire de la Corée permettront-ils aux Russes de trouver ce port en mer libre qu'ils cherchent depuis longtemps.

Commerce proprement dit. — Il est naturel que dans de pareilles conditions le commerce extérieur de la Sibérie ne soit pas encore très actif. Il se fait surtout, comme dans la Russie orientale, par l'intermédiaire de grandes foires annuelles, qui se tiennent, en général, en février. La plus renommée et la plus active est celle d'*Irbit*, entre Tioumen et Iékaterinbourg. C'est là que s'échangent en particulier les fourrures contre les produits de tout genre importés de Russie.

Le commerce avec la Chine est insignifiant, si on le compare à l'immense étendue de frontières qui sépare les deux pays. Il est d'ailleurs en décroissance; le thé prend de plus en plus la voie de mer, depuis l'ouverture du canal de Suez.

En résumé, la Sibérie, qui a le grand désavantage d'être trop étendue, n'est plus du moins l'affreux désert réservé aux seuls condamnés dont on parlait jadis. L'immigration slave et l'effort de la civilisation occidentale s'y portent de plus en plus. Le Russe, excellent colon agricole, trouve là un magnifique théâtre pour son activité.

II. — Asie Centrale Russe.

La cuvette de l'Asie Centrale Russe, ou Turkestan occidental, diffère sensiblement de la Sibérie : le climat continental ne s'y manifeste guère que par une sécheresse grandissante, qui a créé entre les fleuves d'épouvantables déserts, et fait reculer à la fois la culture et les hommes jusque dans les hautes vallées de la montagne.

Cependant, cette région de déserts et de steppes est destinée à devenir pour les Russes, plus encore peut-être que la Sibérie, un champ magni-

fique de colonisation. Les obstacles qui s'opposent au développement de la prospérité du pays, très grands encore, y sont toutefois moins difficiles à surmonter. Il faut d'une part accroître la superficie des terres arables et transformer par conséquent les mœurs de la population, en la faisant passer de l'état nomade à l'état sédentaire, et d'autre part établir des voies de communication, qui ouvrent au pays des débouchés sûrs.

Agriculture. — Dans toute la région des steppes, c'est moins le sol en général que le climat qui fait le désert. La fertilité ne dépend que de la distribution de l'eau. Actuellement la plus grande partie du pays ne se compose que de déserts et de pâturages; 2 millions 1/4 d'hectares seulement sur 108 millions sont en culture, dont les 2/3 dans le Semiretschensk et le Ferghana. Mais on calcule que cette proportion pourrait être singulièrement élevée et qu'au lieu de 1/50 on pourrait fertiliser par l'irrigation et conquérir à la culture 1/6 ou 1/7 du sol. C'est d'autant moins impossible, que tout ce pays a été jadis très prospère et très riche, grâce à un excellent système de canalisation, dont les débris épars font encore aujourd'hui la fertilité de quelques oasis. L'Ili, le Syr-Daria, le Zerafchan, l'Amou-Daria, sont autant de ressources qui, bien employées, peuvent rendre au pays son aspect d'autrefois. Les Russes y travaillent activement, et ont obtenu déjà des résultats considérables.

L'Asie centrale, aux étés très chauds, peut produire non seulement les *céréales* qui mûrissent dès la fin de juin, mais encore beaucoup de plantes du Midi, le *coton*, le *riz*, les *fruits*, le *raisin*, qu'on récolte en septembre. Le coton surtout semble appelé à un grand avenir. La culture s'en était fort développée pendant la guerre de Sécession, elle a beaucoup diminué depuis; les produits trop grossiers n'ont pu soutenir la concurrence de l'Amérique; mais, le climat étant très favorable, il n'est pas impossible qu'avec un peu de soin apporté dans la préparation, le Turkestan devienne un des grands pays producteurs du coton (1).

L'*élevage* dans ce pays de steppes et de peuples nomades est resté jusqu'aujourd'hui l'occupation principale de la majorité des habitants. Il est toutefois très difficile de fournir des chiffres précis, mais il semble certain que le bétail diminue en nombre dans des proportions très sensibles (2).

Industrie. — L'Asie centrale possède de nombreux gisements de *houille*, mais les seules mines actuellement en exploitation, près de Tachkend, ne produisent encore que 3,000 tonnes. Le Badakchan a

---

(1) Culture du coton (1895) :

Superficie totale.....	189.799 hectares.
(Dont dans le Ferghana....	141.804 —)
Production totale.....	58.000 tonnes.
(Dont Khiva et Bokhara...	16.000 —)

(2) Chameaux 441.120.
Pour les autres animaux, voir note 1 de la page 494.

toujours été renommé pour ses *pierres précieuses* : rubis, turquoises, lapis-lazulis, la récolte annuelle atteint près de 1,000 kilogrammes. Le *fer*, l'*argent*, le *cuivre* abondent dans les montagnes du Ferghana. Les provisions de *sel* enfin sont inépuisables et c'est une ressource précieuse, quand on songe que les habitants de l'Inde en manquent.

L'industrie manufacturière fait des progrès sensibles : l'élevage du *ver à soie*, introduit depuis peu d'années, après de nombreuses péripéties, semble devoir réussir à merveille; les fabriques italiennes viennent parfois s'approvisionner dans le pays, et Bokhara exporte déjà des soieries. L'industrie des *étoffes en poil de chameau* est ancienne dans la contrée, celle du *coton* s'acclimate peu à peu et fait déjà diminuer les importations russes. Les *cuirs* enfin sont travaillés en plusieurs endroits. Les principaux centres industriels de l'Asie centrale, qui sont aussi les centres de commerce les plus importants, sont *Bokhara*, *Samarcande* et *Tachkend*.

Mais, tant que l'exportation de la houille n'aura pas fait de progrès, tant que les voies de communication resteront aussi rudimentaires, l'industrie de ces pays sera encore très médiocre.

Voies de communication. — Le développement des voies de communication est pour le Turkestan, comme pour la Sibérie, une question d'importance vitale. Tout le pays ne vaudra que par la facilité plus ou moins grande donnée au mouvement du commerce.

Les voies naturelles sont peu nombreuses et peu utilisables pour le commerce extérieur. Le Syr-Daria et l'Amou-Daria peuvent porter des barques et même des vapeurs d'un faible tirant d'eau; les premiers ont été lancés sur l'Amou en 1887. Mais les deux fleuves sont trop peu constants pour permettre un service régulier; le trafic est souvent interrompu en été et les transports sont, en tous cas, lents et coûteux. Enfin les deux cours d'eau n'aboutissent qu'à un lac fermé.

C'est presque exclusivement par *caravanes* que se fait actuellement le commerce. Leur point d'attache avec l'Europe est Orenbourg, qui est à la fois la tête de ligne des chemins de fer russes, et le point de départ de la grande route qui, par Orskaya et Tourgaï, longe au sud le dos des steppes kirghizes et s'engage ensuite dans la vallée de l'Ili pour gagner la Chine par Vernyi et Kouldja. C'est de cette première ligne que se détachent au sud les grandes routes des caravanes qui se dirigent vers Tachkend et Bokhara. Ces deux villes centralisent le commerce des vallées supérieures du Syr et de l'Amou, qui sont, de tous le pays, les régions les plus fertiles. De la dernière partent les routes qui gagnent la Perse par Merv et Meched, Hérat, dans l'Afghanistan, et enfin l'Inde par Balk et Peïchawer. Samarcande entretient un commerce important avec la Chine, par la vieille route que suivaient déjà les Grecs et les Romains.

Le *chemin de fer transcaspien*, qui part de Krasnowodsk, et qui a été mené jusqu'à Samarcande (1,460 kilomètres), par Merv, Tardjoui sur l'Amou, et Bokhara, n'a pas encore enlevé toute importance à ces

anciennes voies. C'est surtout une ligne stratégique et elle gardera longtemps ce caractère; mais bien qu'elle ne soit pas, tant s'en faut, la ligne la plus courte pour aller de Tachkend et de Bokhara en Russie, elle finira sans nul doute par être un chemin de commerce important. En tout cas, elle a été construite avec une rapidité merveilleuse et à très bon marché. Elle sera bientôt prolongée jusqu'à Tachkend, puis, plus tard, sans doute, par la passe de Kouldja, essaiera de pénétrer dans la Chine occidentale.

Commerce extérieur. — Le commerce du Turkestan passe de plus en plus entre les mains des Russes : ils se sont assuré dans ce pays un marché toujours grandissant pour les produits divers de leurs industries : tissus, cuirs, métaux, cotonnades à bon marché, fabriquées spécialement pour l'Asie centrale, ustensiles en métal, sucre, faïences. Les importations anglaises ont diminué de plus de moitié depuis 1881, et l'achèvement du chemin de fer de Samarcande leur a porté le dernier coup. Le thé seul continuera peut-être à venir de l'Inde.

Les principaux objets d'exportation sont le *coton*, qui, bien qu'inférieur encore aux produits américains, est utilisé néanmoins dans les filatures russes pour la fabrication des tissus de qualité inférieure, la *soie filée* et les *déchets de soie*, les *peaux*, la *laine noire*, connue en Europe sous le nom d' « astrakhan », et enfin les *chevaux*, qui sont achetés en grand nombre pour la remonte de la cavalerie russe.

On ne saurait d'ailleurs indiquer de chiffres précis pour les divers éléments de ce commerce : les statistiques ne reposent que sur des données tout à fait approximatives.

En résumé, on ne peut s'empêcher d'admirer l'œuvre des Russes dans ce pays. Ils avancent lentement mais sûrement, et chacun de leurs progrès marque une conquête pour la civilisation. Ces succès merveilleux sont dus à la fois aux qualités du colon russe, qui est peut-être le premier colon du monde, à la persévérance et à l'esprit d'initiative bien connus du négociant moscovite, mais surtout à cette parenté de race, qui fait que les Russes sont beaucoup mieux compris des Asiatiques que nous ne le sommes des Arabes, ou les Anglais des Indous.

CHAPITRE II

ASIE ANTÉRIEURE

§ Ier. — Coup d'œil sur la géographie physique et politique.

On réunit sous le nom de Asie antérieure ou occidentale les pays qui sont bornés, au nord, par la mer Noire, le Caucase, la Caspienne et la plaine du Turkestan; à l'est, par l'Inde; au sud, par la mer d'Oman; à l'ouest, par la mer Rouge, l'isthme de Suez, la Méditerranée orientale, l'Archipel et les détroits, c'est-à-dire les États de l'Iran (Perse, Afghanistan et Baloutchistan), l'Arménie et les pays de la Turquie d'Asie (Anatolie, Syrie, Mésopotamie et Arabie). Ces pays peuvent être groupés ensemble, parce qu'ils offrent des caractères généraux semblables.

Relief. — La formation en plateaux est le trait caractéristique de cette région : plateau en cuvette de l'Iran, entouré de tous les côtés par de hautes chaînes de montagnes qui le séparent complètement des pays voisins; plateau plus haut, plus accidenté de l'Asie Mineure, bordé au sud seulement par de hauts sommets, incliné vers la mer Noire, où se jettent ses fleuves. Ces deux plateaux se joignent par le grand massif montagneux de l'Arménie, centre orographique et hydrographique important. Enfin vient le plateau, beaucoup plus bas et moins accidenté, de l'Arabie, appuyé aux montagnes qui bordent la mer Rouge et la mer d'Oman, incliné vers le golfe Persique. Le plateau d'Arabie est relié au massif arménien par les deux chaînes rectilignes du Liban et de l'Anti-Liban, entre lesquelles se trouve la profonde dépression de la Cœlé-Syrie. La seule plaine importante que l'on puisse citer est celle de la Syrie et de la Mésopotamie, qui continue au nord-ouest, et jusqu'au pied du massif d'Arménie, le couloir du golfe Persique. Quelques petites plaines littorales bordent le plateau d'Anatolie.

Littoral. — Les côtes des pays de plateaux sont en général pauvres en articulations; c'est le cas pour les régions que nous étudions ici : le long du plateau de l'Iran, la côte est inhospitalière, les ports de Bender Bouchir et Bender Abbas sont peu commodes; l'Arabie est encore plus pauvre, Aden seul est un port sûr, Hodeïda et Djedda sont de simples débarcadères; sur la côte de Syrie, les grands navires actuels ne trouvent que difficilement abri dans les anses qui protégeaient autrefois les galères phéniciennes, la côte est presque rectiligne; un peu plus découpée au

nord et au sud que les pays précédents, l'Anatolie n'offre une véritable articulation littorale qu'à son extrémité occidentale, remarquablement fournie de caps, de golfes et d'îles; encore faut-il remarquer que la plupart des ports des anciennes colonies grecques, si commerçantes jadis, sont actuellement comblés par les alluvions; Alexandrette, Smyrne et Trébizonde sont les grands ports de cette presqu'île. Sur la mer Caspienne, enfin, la côte est basse, marécageuse, malsaine, et difficilement utilisable pour la navigation.

Climat. — Sécheresse, températures extrêmes, telles sont les caractéristiques du climat de l'Asie antérieure : les vents régnants sont en général très secs, qu'ils viennent du nord-est, c'est-à-dire de l'intérieur de l'Asie, ou du sud-ouest, c'est-à-dire du Sahara; en outre, les plateaux semblent se protéger contre les rares vents humides (moussons de l'océan Indien, ou vents de la Méditerranée) par le rempart de hautes montagnes qui les enserre : seules, par conséquent, d'étroites bandes littorales reçoivent des pluies : le Hadramaout et l'Yémen arabes, la Phénicie, les bordures de l'Anatolie et la côte de la mer Caspienne; le haut massif d'Arménie va chercher les pluies dans les hautes régions de l'atmosphère. Tout le reste du pays est atrocement sec, et forme une des régions désertiques les plus caractérisées du globe.

Les températures sont la conséquence de la disposition en plateau et du caractère continental du pays. Les chaleurs insoutenables de la journée sont suivies d'un froid vif pendant la nuit; des écarts de 50°, 60° et 70° entre le jour et la nuit ne sont pas rares. On ne peut guère citer, comme faisant exception à cette règle, que la côte de l'Anatolie, en particulier les pays qui bordent la mer Égée, qui jouissent d'un climat délicieux, et la côte méridionale de la mer Caspienne où la température se maintient très élevée. Le massif arménien doit à sa hauteur un climat presque alpestre.

Cours d'eau. — Peu de pays au monde sont aussi pauvres en eau douce que ceux de l'Asie antérieure, et cela s'explique facilement par l'absence de pluies. Sauf les quelques petits fleuves côtiers de l'Anatolie, torrents à sec pendant plus de la moitié de l'année, deux fleuves seulement qui méritent vraiment ce nom, arrivent à la mer, ce sont le Tigre et l'Euphrate, qui empruntent leurs eaux au massif arménien assez arrosé. Et encore, tandis que le Tigre, en longeant la chaîne bordière de l'Iran, en reçoit constamment un contingent d'eaux qui soutiennent son niveau, l'Euphrate, longeant le désert de Syrie, s'appauvrit de plus en plus, et ne peut suffire ni à l'irrigation, ni à la navigation. Les autres fleuves sont d'une rare indigence, et n'arrivent même pas à la mer : le Jourdain, torrent irrégulier, coule au fond du fossé de la Cœlé-Syrie, et vient tomber dans le gouffre de la mer Morte, l'Hilmend atteint avec peine le marais de Hamoun, qui marque le fond de la cuvette iranienne, les ouadi de l'Arabie sont presque constamment à sec; seul, l'Afghanistan envoie à l'Indus le tribut des eaux du Kaboul, et, au désert de Turkestan, le Mourghab et le Heri-Roud.

Quelques lacs parsèment le sol des plateaux et des pays montagneux; si le Hamoun iranien et le Touz-Goel anatolien ne sont que des marais, les lacs de Van et d'Ourmiah dans l'Arménie, le lac de Tibériade et la mer Morte forment de vraies étendues lacustres, salées il est vrai pour la plupart.

Les conséquences de ce manque d'eau sont considérables, et pour l'agriculture, et pour les communications.

Populations. — Cette immense région est naturellement peu peuplée; dans l'état actuel, elle ne pourrait nourrir une population un peu dense. Les habitants sont de races différentes, autochtones, ou restes d'invasions successives. La race indo-européenne est représentée par les Iraniens de Perse, très mélangés du reste d'éléments mongoliques et sémitiques, et par les Grecs qui ont peuplé, de toute antiquité, les côtes de l'Anatolie; la race sémitique, par les Phéniciens et les Juifs (bien peu nombreux aujourd'hui) de la Syrie, et par les Arabes, qui, de leur plateau, se sont répandus sur le reste du pays; les Turcs enfin, de race touranienne, ont soumis toute la partie occidentale de l'Asie antérieure. Ces populations suivent deux genres de vie différents d'après la région qu'ils habitent : nomades pasteurs ou pillards (très souvent les deux à la fois) dans les déserts, sédentaires agriculteurs dans les parties fertiles de la côte ou sur le parcours des rares fleuves. Presque tous ces peuples suivent la religion musulmane; les guèbres zoroastriens de l'Arménie, les chrétiens du même pays, du Liban et des côtes font seuls exception.

Géographie politique. — L'Empire ottoman occupe la plus grande partie de l'Asie antérieure : l'Anatolie, une partie de l'Arménie, la Syrie, la Mésopotamie, la côte occidentale et une partie de la côte orientale de l'Arabie reconnaissent plus ou moins l'autorité du sultan de Constantinople. La partie occidentale du plateau de l'Iran forme le royaume indépendant de Perse; la partie orientale est partagée entre l'Afghanistan, qui doit à la rivalité de l'Angleterre et de la Russie d'avoir conservé son indépendance, et le Baloutchistan qui a été obligé de reconnaître la suzeraineté de l'empire des Indes. Le centre et la côte méridionale de l'Arabie se partagent entre un certain nombre de petits États indépendants. Les colonies européennes sont rares: Chypre et Aden appartiennent à l'Angleterre; la France a des droits incontestables qu'elle ne fait malheureusement pas valoir encore sur l'admirable position de Cheïk Saïd, une des clefs du Bab-el-Mandeb.

La condition politique de tous ces peuples est celle de la généralité des pays musulmans : le souverain est absolu, a tous les droits sur ses sujets, droits qui sont exigés avec une grande dureté par les fonctionnaires auxquels il les délègue. Aucune indépendance, aucune initiative, de très lourds impôts à payer, telle est la situation des sujets de ces divers souverains : seuls, les chrétiens doivent aux capitulations d'être protégés par leurs consuls, en particulier par ceux de

France et de Russie qui se partagent le protectorat des deux grandes sectes chrétiennes (1).

§ II. — Géographie économique (2).

I. — Asie Mineure ou Anatolie.

Agriculture. — L'Asie Mineure, dans son ensemble, est un pays essentiellement agricole. Sa partie maritime et occidentale est particulièrement fertile : la province de Smyrne est renommée. Mais l'agricul-

---

(1) Indications statistiques :

Asie Turque.

Superficie..... 1.778.200 kil. carrés.
Population..... 15.478.000 hab. 9 par kil. carré.

Villes principales :

Smyrne.....	200.000 hab.	Mossoul.....	57.000 hab.
Damas.....	200.000	La Mecque.....	45.000
Bagdad.....	180.000	Trébizonde.....	45.000
Alep.....	120.000	Adana.....	45.000
Erzeroum.....	60.000	Jérusalem.....	41.000
Kaisarieh.....	60.000		

Perse.

Superficie..... 1.645.000 kil. car.
Population..... 7.600.000 habitants 4,5 par kil. carré (1890).
Dont..... 1.990.000 nomades.

Villes principales :

Teheran.....	210.000 hab.	Ispahan.....	80.000 hab.
Tauris.	180.000	Meched.....	60.000

Afghanistan.

Superficie..... 660.000 kil. carrés.
Population..... 4.200.000 hab. (1893) 6.3 par kil. carré.

Villes principales :

Kaboul..... }
Kandahar..... } de 50 à 100.000 habitants.
Hérat..... }

Baloutchistan.

Superficie..... 330.000 kil. carrés environ.
Population..... 500.000 habitants environ.

Villes principales :

Kwatah..... }
Kélat (capitale)... } moins de 20.000 habitants.

(2) Pour l'Asie Antérieure, comme pour l'Asie Russe, nous exposerons à part la géographie économique de chacune des régions importantes ou États indépendants.

ture, autrefois si florissante, grâce à un ensemble puissant de travaux de toute nature, est tout à fait déchue. Les instruments sont rudimentaires, l'administration du pays est déplorable et les bras font défaut.

Les *forêts* ont presque partout disparu, ne laissant plus sur les pentes du plateau, comme derniers vestiges de leur ancienne splendeur, que des bouquets isolés. Le déboisement, qui d'ailleurs date de loin, a eu pour le pays les conséquences ordinaires : les marais l'ont envahi, faisant régner partout à l'intérieur la terrible malaria. Les essences spéciales à la contrée sont les cyprès (l'arbre de Chypre), le noyer, le platane.

Tandis que le plateau intérieur appartient véritablement au domaine des steppes, la côte n'est qu'une bande assez étroite dépendant encore de la zone des produits méditerranéens et par conséquent des cultures arborescentes. Les *céréales* prospèrent jusqu'à une altitude élevée et se récoltent dès le commencement de juin. L'*oranger*, l'*olivier*, le *figuier* surtout, donnent des produits fameux; mais le *palmier* n'apparaît que dans quelques cantons privilégiés. La culture de la *vigne* pour la production du *vin*, des *liqueurs*, des *raisins secs*, est particulièrement en progrès. Les vignobles de Brousse sont renommés et le vin de Chypre était déjà célèbre à l'époque des croisades; mais le mode de préparation et d'exploitation reste toujours très primitif. Les *graines oléagineuses*, les *réglisses* sont de plus en plus appréciées sur les marchés européens.

Les *plantes industrielles* sont nombreuses. Les *mûriers* sont cultivés en grand, particulièrement à Chypre, et c'est encore cette île qui fournit une bonne part des produits odoriférants, si recherchés par les Turcs : le *henné*, le *ladanum*, le *mastic* du lentisque, le *térébinthe*, l'*ambra*. Les plantes médicinales, les substances astringentes destinées à la préparation des peaux, donnent également de beaux produits. Le *coton* mieux traité pourra devenir une des richesses du pays; c'est enfin l'Asie Mineure qui récolte en partie le *tabac* « turc ».

L'*élevage* est l'industrie principale et presque unique du plateau, particulièrement en Arménie. Mais les pâturages d'Anatolie à l'herbe courte, à l'altitude trop grande, sont peu favorables au développement du gros bétail, tandis qu'ils offrent beaucoup d'avantages pour le perfectionnement de la race ovine. Le nombre des moutons et des chèvres pourrait être décuplé. Plusieurs variétés fournissent une laine très fine. Les *chèvres d'Angora*, dont l'élevage ne se fait sur une grande échelle que dans la Galatie, ne fournissent pas annuellement plus de 500,000 kilogrammes de laine. C'est le produit que l'Angleterre revend au poids de l'or, sous le nom de *laine de Cachemire*. L'exploitation de cette source de richesse pourrait prendre de grandes proportions.

Les chevaux sont rares en Asie Mineure; on y emploie beaucoup le *chameau*, qui s'est merveilleusement accoutumé au climat et au relief du pays.

La *sériciculture*, qui était jadis beaucoup plus développée qu'aujourd'hui, produit encore en moyenne 180,000 kilogrammes de soie brute. Les centres principaux d'exploitation sont Brousse et Amasia.

Les côtes, les rivières, les lacs de la Turquie d'Asie sont très poissonneux, mais on n'a pas su jusqu'à présent tirer parti de ces richesses. Seules les *sangsues* fournissent au port de Samsoun un objet d'exportation assez important. Les *éponges* sont pêchées dans l'Archipel.

Produits minéraux. — Les gisements sont nombreux, mais il n'y en a qu'un très petit nombre d'exploités : les communications sont encore trop difficiles, la main-d'œuvre trop chère ; Chypre était jadis célèbre pour ses richesses minérales : elle a donné son nom au cuivre. Elle ne fournit plus aujourd'hui que du *sel* qui s'extrait des marais salants, nombreux le long de ses côtes. Les sources d'*eaux thermales* sont très abondantes en Asie Mineure et très variées : celles des environs de Brousse étaient déjà connues de l'antiquité ; des travaux d'appropriation récents y font affluer de nouveau de nombreux baigneurs d'Europe et d'Asie. L'*écume de mer* est exploitée dans les beaux gisements d'Eski-Chehr près de Kutaieh.

Industrie. — L'Asie Mineure, qui a tant de points de ressemblance avec les autres péninsules méditerranéennes, n'est pas plus qu'elles un pays d'industrie. Tout fait défaut : la houille, le bois, les bras, les routes : on se contente seulement de mettre en valeur une partie des produits de l'élevage : laine, soie, peaux. L'industrie traditionnelle des *tapis* de Smyrne et de Brousse est la plus prospère. Elle occupe plus de 40,000 ouvrières dans toute l'Anatolie. Brousse file une partie de la soie qu'on récolte dans son district et les îles de l'Archipel possèdent quelques tanneries.

Voies de communication. — L'Asie Mineure n'a pas de centre : là où il devrait être, il n'y a qu'un désert, fréquenté par les seuls nomades. Toute la vie s'est concentrée sur le pourtour, à la descente du plateau, sur la mer et dans les vallées basses des fleuves. Il y a autant de petits centres qu'il y a de plaines fertiles et de ports commodes. Smyrne est sans contredit le principal. C'est la mer qui forme le lien naturel entre ces différents groupes. Il semble donc que l'exploitation rationnelle du pays nécessiterait la construction d'une série de petites lignes de pénétration, s'avançant chacune plus ou moins loin dans l'intérieur, pour relier à la côte la bordure du plateau. Les premières lignes qui ont été construites jusqu'aujourd'hui, en général par des Compagnies étrangères, ont déjà rendu de grands services à l'exploitation agricole, mais le réseau est encore bien incomplet (1).

Mais l'Asie Mineure est importante aussi comme pays de passage. Le

---

(1) Chemins de fer en Asie Mineure (octobre 1894) :

En exploitation.....	1.470 kilomètres.
En construction.....	440 —

Principales lignes :

Scutari — Brousse — Angora.	Eski-Chehr — Konieh.
Smyrne — Dinaïr.	Moudania — Brousse.
Smyrne — Ala-chehr.	Mersina — Adana.
Smyrne — Ademich.	

courrier, qui fait en trente-cinq jours le service postal entre Constantinople et Bagdad, suit la grande route de caravanes qui de Brousse gagne le Tigre par Tokat, Siwas, Diarbekir et Mossoul. Dans la pensée du gouvernement turc, le tronçon de ligne ferrée qui unit Scutari à Angora ne devait être même que l'amorce d'une voie de 2,200 kilomètres, qui suivrait cet itinéraire et enverrait des deux côtés de longs embranchements vers la mer Noire et la Méditerranée. Cette ligne serait la voie la plus directe et la plus rapide entre l'Angleterre et sa colonie des Indes. Une autre grande route relie Trébizonde à la Perse par Erzeroum et Bayézid.

Les *ports* d'Asie Mineure, si favorisés par la nature, sont mal entretenus. Un certain nombre ont été envahis par les sables. La plupart en outre sont mal outillés. Il faut pourtant excepter celui de Smyrne, construit par une société française (1).

Commerce. — C'est *Smyrne* qui est le principal entrepôt de tout le commerce de l'Asie Mineure. *Trébizonde* vient ensuite : c'est en même temps le débouché de l'Arménie et d'une partie de la Perse (2). A l'intérieur du plateau, *Kaïsarieh* est le rendez-vous et le carrefour des caravanes venant de la vallée de l'Euphrate aux marchés de la mer Noire, de la mer de Marmara et de l'Archipel, à Samsoun, Scutari et Smyrne. *Erzeroum* est aussi un grand centre de commerce.

Les *exportations* sont surtout agricoles : figues, raisins secs, graines, fruits, vins (de Chypre en particulier), réglisse, etc. A l'*importation*, ce sont surtout les produits manufacturés d'Europe qui l'emportent (3).

L'Asie Mineure est, de plus en plus, un marché important pour le commerce européen : de nombreuses lignes de navigation s'arrêtent dans ses ports, célèbres depuis longtemps sous le nom d' « Échelles du Levant ». La France qui, depuis les croisades, joue un rôle prépondérant au point de vue politique dans cette région, où tous les étrangers s'appellent encore « Francs », faisait naguère encore la plus grande partie de ce commerce (50 p. 100 au commencement du siècle). Mais c'est elle aussi qui a le plus perdu dans ces dernières années. Les navires des Messageries maritimes qui desservent les ports levantins sont trop pressés, accaparés par le service postal, pour s'abandonner aux lenteurs nécessaires du commerce, surtout dans les pays orientaux. Aussi le pavillon français se voit-il enlever la majeure partie du trafic par les Anglais, les Allemands, les Russes, et surtout par la compagnie du Lloyd austro-hongrois et par les navires à voiles grecs, véritables rouliers de cette partie de la Méditer-

---

(1) Mouvement du port de Smyrne (1894). Entrées seulement :

	2.393	navires jaugeant.....	1.779.865	tonneaux.
Dont	287	—	324.300	— anglais.

(2) Mouvement général du commerce de Trébizonde (1892) : 44.121.270 fr.

(3) Les chiffres du commerce de la Turquie que nous avons donnés plus haut (voir page 212) comprennent à la fois ceux de la Turquie d'Europe et ceux de l'Asie Turque.

ranée. Au reste nous trouvons, chez nous, en Algérie-Tunisie, nombre des produits jadis achetés dans le Levant : c'est là une des causes de notre recul en Asie Mineure.

Arménie turque. — La Turquie possède, dans le massif arménien, une superficie de près de 200,000 kilomètres carrés, peuplés d'environ 2 millions d'habitants. C'est une région fertile dans les vallées, et en particulier dans la haute plaine d'Erzeroum. Cette ville, forteresse dominant la haute vallée de l'Euphrate, a une certaine importance commerciale, comme croisement des routes de caravanes entre le golfe Persique, la Caspienne et la mer Noire. Cette importance ne pourrait qu'augmenter à la suite de la création de voies de communication plus rapides. Les querelles religieuses entre Arméniens chrétiens et Turcs ou Kourdes musulmans qui ont amené les horribles massacres de 1894 à 1896 contribuent à empêcher le développement du pays. La Russie ne cache pas ses prétentions sur ce point, dont l'importance serait grande pour elle, mais l'Angleterre ne peut consentir à laisser tomber entre les mains de sa rivale cette partie de la future route rapide des Indes.

II. — Mésopotamie et Syrie.

La Syrie et la Mésopotamie se correspondent, à l'ouest et à l'est du désert syriaque : bien que leurs conditions physiques soient sensiblement différentes, elles ont à peu près les mêmes productions, elles sont surtout en dépendance l'une de l'autre pour le développement des voies commerciales et le mouvement des échanges : la Syrie est le débouché de la Mésopotamie sur la Méditerranée.

Agriculture. — C'est l'agriculture qui a fait jadis leur richesse à toutes deux et qui est encore aujourd'hui l'occupation principale des indigènes. Mais la décadence ne les a pas épargnées plus que tant d'autres pays de l'Orient.

La Palestine était jadis couverte de *forêts* magnifiques, dont il ne subsiste plus que d'insignifiants débris, sur quelques pentes, exposées aux vents pluvieux. Les fameux « cèdres du Liban » disparaissent rapidement ; il n'y a plus de jeunes arbres. Ils sont partout remplacés par les pins. Les arbres ont toujours manqué, par contre, dans les plaines de l'Euphrate et du Tigre. Hérodote n'y mentionne que les palmiers.

Mais les savants travaux d'irrigation qui suppléaient dans ce pays, pour la culture, à l'absence de forêts ont été délaissés, de sorte que la conséquence a été la même de part et d'autres : les cultures ont reculé devant le désert.

Dans la partie de la Syrie voisine de la mer et dans les quelques vallées bien arrosées de l'intérieur, on cultive en grand les *céréales*, *blé*, *maïs*, *millet*, qui sont très estimées en Italie et en France pour la préparation des pâtes alimentaires et de l'amidon. La récolte se fait en juin, avant les grandes sécheresses de l'été. Les *orangers* et les *citronniers*

abondent. La *vigne* donne le célèbre « vin d'or » du Liban. C'est par les soins des colons allemands, mais suivant les méthodes françaises, qu'en Syrie comme en Asie Mineure et en Transcaucasie, s'étend peu à peu la culture de cette plante. Les vins et les eaux-de-vie du pays sont en grande partie destinés à l'Égypte.

La Basse-Mésopotamie, où réussissent également les *céréales*, l'*orge*, le *riz*, les *légumes*, les *fruits* de tout genre de l'Europe centrale et de la Méditerranée, cultive déjà quelques plantes tropicales. La limite entre les deux domaines est à peu près le parallèle d'Ana sur l'Euphrate : c'est là que cessent les *oliviers*. Au sud le *cotonnier* prospère ; de nombreux bouquets de *palmiers* fournissent les *dattes*, qui sont un des objets principaux du trafic. La région inférieure des deux fleuves est celle qui a le plus souffert : elle est presque entièrement stérile et livrée aux excursions de nomades pillards.

Le *bétail* de Syrie est peu estimé et ne donne que des produits inférieurs ; ce sont les chameaux et les mulets qui servent au trafic entre l'intérieur et la côte. Mais les hautes vallées du Tigre et de ses affluents contiennent de bons *pâturages* qui nourrissent de nombreux troupeaux.

La pêche des *éponges* est active sur les côtes de Syrie, pendant l'été. Son centre est à Tripoli.

L'élevage du *ver à soie* a fait dans le Liban de grands progrès. L'introduction des méthodes de tissage européennes lui a donné une certaine importance. Les produits font une très sérieuse concurrence sur le marché de Marseille aux meilleures soies étrangères.

Les **industries**, jadis si fameuses, d'Alep, de Damas, de Bagdad, de Mossoul, sont complètement déchues. Ces deux dernières villes ne fabriquent plus les étoffes, si longtemps célèbres, auxquelles elles ont donné leur nom. Alep ne tisse plus la soie, ni les fils d'or et n'a plus qu'un millier de métiers. Damas ne fabrique plus d'armes. Le travail du *cuir*, la fabrication des *savons* et des *huiles*, celle des *objets de piété* en bois d'olivier incrusté de nacre, sont, avec l'extraction du *bitume* et du *sel*, les principales industries du pays.

Voies de communication. — Les conditions naturelles ne sont pas les mêmes en Mésopotamie et en Syrie. Dans le premier de ces deux pays, il n'y a que très peu de routes méritant ce nom ; le Tigre et l'Euphrate sont toujours les principales artères. Ces deux fleuves ne sont pas moins utiles au commerce qu'à l'agriculture. Ce sont eux, qui à ces divers titres ont permis l'établissement de villes riches et d'États prospères dans une région environnée de déserts. En Syrie, les voies de communication les plus importantes sont au contraire perpendiculaires à la direction générale des systèmes montagneux et des cours d'eau du reste rares et inutilisables. C'est dans le sens de l'est à l'ouest que se sont faites les invasions. Les Phéniciens pressés sur le rivage n'ont fait que suivre l'impulsion première en s'embarquant sur la Méditerranée ; le centre d'attraction est la mer et non plus le fleuve. C'est la même direction que suivent encore aujourd'hui les routes qui mènent de l'intérieur aux dif-

férents ports, et dont la principale est la magnifique chaussée de Damas à Beyrouth, construite en 1860, par des ingénieurs français. C'est enfin dans ce sens que devra se faire aussi la pénétration du pays par les voies ferrées, comme en Asie Mineure, c'est-à-dire perpendiculairement à la côte. Une voie de ce genre a déjà été ouverte entre Jaffa et Jérusalem, une seconde plus importante, unit déjà Beyrouth à Damas, le port de la Méditerranée à celui du désert. Une autre ligne est projetée de Alexandrette à Alep qui aurait au moins la même utilité.

La seule voie dirigée dans le sens du méridien est la grande route des caravanes, peu importante pour le commerce, qui conduit de Damas aux villes saintes de Médine et de la Mecque.

La véritable importance de ces deux pays est dans le fait qu'ils sont un point de passage entre la Méditerranée et l'Extrême-Orient. L'Euphrate se rapproche de la mer à 160 kilomètres (Biredjik). C'est cette voie par la vallée de l'Euphrate, que les Anglais songent depuis longtemps à utiliser pour gagner l'Inde. De nombreux projets de routes ou de chemins de fer pour gagner l'Euphrate ou plutôt le Tigre, plus régulièrement navigable, moins entouré de déserts, ont été faits. Un des plans qui paraissent les plus rationnels partirait soit d'Alexandrette, soit de l'embouchure de l'Oronte, et par Alep, Ourfa, gagnerait Mossoul où commence la navigation du Tigre.

Cette voie nouvelle ne serait pas une ligne rivale du canal de Suez, mais elle le compléterait en permettant aux voyageurs et aux marchandises de prix, d'éviter le long couloir de la mer Rouge et de gagner au moins dix jours dans la durée du trajet des ports méditerranéens à Bombay. Il est même permis de prévoir pour un avenir plus ou moins lointain le rattachement direct de ce premier tronçon au réseau de l'Inde, par Bouchir et Karatchi.

C'est certainement en prévision de ces événements que l'Angleterre a jugé bon de prendre possession de Chypre, pour surveiller les Russes en Arménie et garder d'avance le débouché de cette grande voie future de l'Extrême-Orient.

Presque toutes les villes actives et peuplées de la Syrie et de la Mésopotamie se sont naturellement établies soit sur la côte méditerranéenne, soit le long de l'Euphrate et du Tigre. Les grandes agglomérations de *Damas* et d'*Alep* font seules exception. C'est qu'elles ne doivent pas moins leur prospérité à la fertilité de l'oasis qui les entoure et à l'ancien développement de leur industrie, qu'à leur situation à l'entrée du désert. Ce sont les grands entrepôts de la Syrie centrale et de la Syrie du nord, des sortes de « ports du désert » d'où divergent en tous sens les routes des caravanes.

Les ports méditerranéens des côtes de Syrie ne sont pas en général très sûrs ; celui d'*Alexandrette* (Iskanderoun) est malsain, celui de *Jaffa* est très dangereux, la rade de *Beyrouth* est beaucoup meilleure. On projette d'y construire un vaste port. C'est la ville de commerce la plus impor-

tante de la Syrie. Elle est en relation avec tous les grands ports de l'Europe méridionale, avec Marseille en particulier. La valeur des échanges y dépasse 60 millions de francs. *Bagdad* et *Mossoul* sur le Tigre ont remplacé l'une Ctésiphon et Séleucie, l'autre Ninive, mais elles n'atteignent guère l'importance de ces anciennes cités.

Commerce. — Les exportations de la Syrie ne sont pas très considérables dans l'état actuel, par suite de la difficulté des communications. Elles consistent surtout en produits alimentaires et en soie. La Turquie et la France sont de beaucoup au premier rang des États qui achètent les produits de la région.

Les importations sont encore plus faibles. La France n'y entre que pour un quart à peine du total, nos produits sont en général trop chers pour ces peuples pauvres, et ont été remplacés par les contrefaçons à meilleur marché d'autres nations : soieries autrichiennes, « articles de Paris » allemands, inférieurs comme qualité et surtout comme prix (1). Les cotonnades anglaises accaparent une grande partie du marché.

Le commerce de la Mésopotamie est encore beaucoup moins considérable.

La Syrie et la Mésopotamie, si déchues, surtout aujourd'hui, ne retrouveront sans doute pas de longtemps leur prospérité d'autrefois. Le gouvernement turc semble pourtant vouloir entrer dans la voie des réformes. Mais il y met la lenteur qui le caractérise. Il s'est fait adresser des rapports précis et détaillés sur les travaux publics les plus urgents à entreprendre, et il a appelé une mission française à restaurer les anciens canaux d'irrigation des environs de Bagdad. Ce n'est qu'un commencement, mais qui peut ouvrir une ère nouvelle pour ces pays si fertiles, où le blé rendait jadis, au témoignage d'Hérodote, 200 et plus pour un, et qu'on a surnommés, un peu prématurément, « une Lombardie asiatique ».

III. — Arabie.

L'Arabie est parmi les pays les moins favorisés du monde. Les déserts couvrent une bonne partie de l'intérieur du plateau, mais ils ne sont pourtant pas aussi terribles que les récits des voyageurs l'ont parfois représenté. Le *Nefoud* lui-même est relativement riche en pâturages et en bois et il est pendant une bonne partie de l'année le séjour des Bédouins nomades. Ce n'est toutefois que dans les *oasis*, dans la région montagneuse du sud-ouest, sur le pourtour des côtes, en un mot là où il y a de l'eau, qu'une population sédentaire (les fellahs) a pu se fixer et donner à l'agriculture et à l'élevage un certain développement. Dans certains cantons de l'Arabie Heureuse (Yémen et Hadramaout) l'irrigation est organisée d'une façon très savante et fertilise merveilleusement

(1) Un Allemand a caractérisé sans vergogne ces produits de l'industrie nationale par la devise « billig und schlecht », bon marché et mauvais.

le sol. Sur les plateaux élevés et les montagnes, on cultive les plantes de la zone tempérée et de la région méditerranéenne : les *céréales*, les *fruits*, la *vigne*, le *tabac*, puis le *coton*. Les oasis fournissent diverses substances odoriférantes et pharmaceutiques : le *baume*, l'*encens*, la *myrrhe*, la *gomme arabique*, le *séné*. Mais les deux produits caractéristiques de l'Arabie sont les *dattes* et le *café*. Le palmier dattier trouve dans ce pays les meilleures conditions d'existence, air chaud et sec et sol salin ; les nombreuses espèces de dattes qu'on y récolte sont la seule nourriture de l'Arabe du désert. Le caféier est originaire d'Éthiopie, mais c'est d'Arabie, où il fut importé vers le XIVe siècle, que sa culture s'est répandue partout et son usage généralisé. Il réussit particulièrement sur les collines de l'Yémen, entre les altitudes de 400 et 1,300 mètres, mais la production annuelle, qu'il est assez difficile d'évaluer, ne représente plus guère que le 1/200 de la production totale. La plus grande partie du moka vendue en Europe vient directement du Brésil et le port même de Hodeida, qui est avec celui d'Aden le principal entrepôt du vrai moka, reçoit en grande quantité les produits très inférieurs d'Abyssinie et de Nubie, qu'il réexpédie après les avoir démarqués (1).

Les deux animaux de l'Arabie, par excellence, sont le *cheval* et le *chameau*. Le cheval arabe doit aux conditions du climat les qualités qui le caractérisent : vitesse, endurance, sobriété ; elles sont toutes également nécessaires dans un pays aussi aride. La race fine s'épuise d'ailleurs peu à peu et ne se conserve plus que dans les tribus de l'intérieur. Le chameau est, en Arabie, un animal à la fois de charge et de course. C'est dans ce pays aussi qu'il possède au plus haut degré, comme le cheval, les qualités qui le rendent si précieux aux nomades.

L'industrie de la *pêche* n'est active que sur les côtes du golfe Persique et elle ne s'applique qu'à la recherche des *perles*. C'est la principale source des revenus de l'iman de Mascate. Les huîtres perlières se rencontrent sur de nombreux points des côtes d'Oman, mais c'est à l'île de Bahrein qu'on récolte les perles les plus fines (2).

Les *produits minéraux* ne manquent pas complètement en Arabie ; on exploite un peu de *cuivre*, de *fer*, et de *sel gemme*, et on a découvert sur les côtes de la mer Rouge de riches gisements de *pétrole*, mais l'*industrie* proprement dite n'existe pour ainsi dire pas ; elle ne fournit du moins que très peu de chose à l'exportation (orfèvrerie, cuirs ouvrés, tapis). Le pays demande au contraire à l'Europe la plupart des tissus et des objets manufacturés dont il a besoin.

En Arabie, il n'y a naturellement pas de *routes* à proprement parler et les chemins de caravanes sont beaucoup moins commandés par les besoins du commerce ou de l'agriculture, que par la coutume religieuse des pè-

---

(1) Exportation du café : environ 5.000 tonnes valant de 10 à 15 millions de francs (presque tout sur le Havre et Marseille).

(2) Exportation des perles de Bahreïn (1894) : 2.481.250 fr.

lerinages musulmans au tombeau de Mahomet. Ils convergent donc tous vers Médine et la Mecque, suivant des itinéraires plus ou moins directs, qui sont déterminés par la présence des sources et des puits. La voie la plus importante au point de vue historique est celle qui conduit de la Mecque à Constantinople, par Damas. La plus fréquentée aujourd'hui parce qu'elle est la plus commode et la plus courte est celle qui commence au port de Djedda.

Les principaux objets d'exportation, le café, les gommes, sont apportés sur la côte à dos de chameaux.

C'est d'ailleurs sur la mer que sont situées, à part *Sana*, toutes les villes de commerce importantes, mais les ports sont peu nombreux, eu égard à l'immense étendue des côtes. Ils sont d'ailleurs très délaissés et la plupart sont en décadence. *Djedda* qui a vu en 1878 le mouvement des échanges s'élever encore à 120 millions de francs, n'a plus fait dans les années dernières que pour 15 à 20 millions d'affaires : c'est une déchéance complète, mais Djedda a conservé son importance comme port de la Mecque. — *Hodeida*, le débouché du Yémen, conserve plus d'importance, et le doit surtout à l'exportation du café. *Koveït*, au fond du golfe Persique, ne se relèverait qu'en devenant, comme plusieurs ingénieurs en ont émis l'idée, la tête de ligne du futur chemin de fer indo-européen, ce qui est peu probable. *Muscate*, qui est complètement sous l'influence anglaise, est une étape importante de commerce entre Bombay et Bassorah, non loin des côtes de Perse.

Hail et *Riad* sont les deux principaux centres du commerce des caravanes à l'intérieur.

Les *possessions européennes* de ces parages ne sont pas davantage des places de commerce de grand avenir. Leur importance est surtout politique et militaire. Les nations de l'Occident tournent d'ailleurs leurs convoitises beaucoup plus sur les côtes égyptiennes de la mer Rouge que sur la côte arabe. Seules l'Angleterre et la France ont pris pied sur cette dernière. Mais c'est surtout sur la côte méridionale que les *Anglais* se sont établis. Ils possèdent les îles *Kurian-Murian* sur les côtes d'Oman, et ils ont fondé plus à l'ouest le comptoir et la citadelle d'*Aden*, ou plutôt ils ont rendu à cette position une partie de l'importance qu'elle eut jadis. C'est aujourd'hui une ville de 40,000 âmes, fort bien située pour commander le détroit de Bab el Mandeb et servir d'étape commerciale ou de sentinelle maritime entre l'Inde et l'Europe. Le nombre des navires qui y relâchent est très considérable : *Steamer-Point*, la « marine » d'Aden, est un des plus importants dépôts de charbon de la route d'Europe en Orient (1).

---

(1) Port d'Aden (1893-94).

Navires entrés..... 1289

Commerce :

	Par mer.	Par terre.
Importations.....	82.731.960 fr.	7.538.970 fr.
Exportations.....	69.625.860	3.981.600

— La valeur des échanges avec les pays arabes représente d'ailleurs une somme très médiocre, dans le mouvement du port. Les forts de l'îlot de *Perim* complètent ceux d'Aden; ils commandent l'entrée même du détroit.

Mais les *Français* ont des droits sur le territoire arabe de *Cheik-Saïd*, qui est en face de Périm; ils ne les ont point fait valoir jusqu'à ce jour. Au point de vue commercial, c'est notre colonie d'Obock, sur la côte d'Afrique, qui est destinée à nous affranchir d'Aden et de son charbon.

IV. — Iran.

L'Iran, comprenant à la fois la Perse, l'Afghanistan et le Baloutchistan, fait partie de la longue bande de déserts qui coupe transversalement l'Ancien Monde : c'est dire assez que les conditions naturelles du sol et du climat ne sont pas au premier abord très favorables au développement économique de la contrée. Tout le plateau intérieur, plus du tiers du pays, n'est occupé que par des sables et des déserts, qui sont encore plus dépourvus de végétation que le Sahara et où les oasis sont très rares.

L'**agriculture** n'a pu se développer que sur la périphérie, dans les vallées des montagnes mieux exposées aux vents humides, ou arrosées par des cours d'eau; mais là encore le sol, bien qu'étant naturellement très fertile, ne donne tous les produits qu'il est susceptible de porter que grâce à une intervention incessante de l'homme. Il faut que ce dernier facilite en quelque sorte l'œuvre de la nature par des travaux toujours entretenus d'irrigation et d'arrosement. « Là où les hommes s'en vont, les arbres meurent. » C'est la raison qui explique pourquoi le sol de l'Iran était jadis fertile sur une bien plus grande étendue qu'aujourd'hui. La Perse est peut-être le pays du monde le plus riche en ruines. Il faut toutefois faire une exception pour les deux provinces du Ghilan et du Mazendéran, sur les bords de la Caspienne; elles forment un petit monde à part. C'est le prolongement de la Transcaucasie et jusqu'à un certain point de l'Europe. Toutes les végétations s'y mêlent avec une luxuriante abondance, depuis les forêts des zones tempérées jusqu'aux cultures presque tropicales. C'est le grenier de la Perse.

Mais en moyenne on calcule qu'à peine la quarantième partie du sol de l'Iran est réellement cultivée (1). Sur cette faible partie toutefois, le Persan qui a toujours été essentiellement agriculteur, a conservé ses qualités traditionnelles et sait faire rendre à la terre d'excellents produits. Il n'y a véritablement en Perse que des déserts et des jardins.

Ces conditions naturelles ne conviennent pas à la culture des *céréales* (blé et orge) qui fournit à peine aux besoins de la consommation locale et ne la dépasse quelquefois que dans la région occidentale.

Le *riz* vient à merveille sur les bords de la Caspienne.

---

(1) Superficie cultivée (1893) : 3.000.000 d'hectares environ.

Mais la vraie richesse originale de l'Iran, ce sont encore, comme dans la plus grande partie de l'Asie antérieure, les produits des cultures arborescentes et particulièrement les *fruits*. Le climat extrême et relativement sec convient bien à ce genre de culture, en permettant aux sucs de se distiller, aux essences de se concentrer. Les fruits de la zone méditerranéenne et des régions tempérées prospèrent également; plusieurs même seraient originaires de ce pays. L'hiver est pourtant trop rude pour les orangers et les oliviers; mais on trouve en abondance dattes, amandes, abricots, pêches (persica), prunes, poires, pommes, cerises, figues, pistaches, coings, grenades, melons, pastèques. La *vigne*, très ancienne dans le pays, y a été délaissée depuis l'introducduction de la religion musulmane. Les vignobles sont pourtant nombreux encore dans les hautes vallées de la Perse occidentale et de l'Afghanistan oriental. On ne les cultive guère d'ailleurs que pour le fruit. Caboul exporte dans l'Inde et Tauris en Russie de grandes quantités de raisins.

Le sol de l'Iran se prête également à de nombreuses *cultures industrielles*. Les plantes *tinctoriales* et *médicinales* abondent (safran, gommes, rhubarbe, assa fœtida : ces deux dernières plantes servent en grand à l'alimentation des Afghans et des Baloutchis). Le *mûrier* est cultivé à la fois pour ses baies et pour ses feuilles. Le *tabac* est un des principaux revenus du pays (1). Les Persans fument également une partie de l'*opium* qu'ils récoltent eux-mêmes. Le reste est exporté en Chine, où il fait une sérieuse concurrence aux produits de l'Inde ou en Europe pour les usages médicinaux (2). La culture de la canne à sucre, jadis très répandue, a complètement disparu, par suite du manque de bras et des difficultés de l'exploitation, qu'augmentait dans des proportions toujours plus considérables la concurrence étrangère. Les récoltes de *coton* ont fait des progrès importants dans ces dernières années, les Persans ont commencé à exporter le coton (3).

L'Iran a toujours été un pays très favorable à l'*élevage* et par conséquent un pays de peuples pasteurs. C'est naturellement l'élevage du *mouton*, l'animal des steppes par excellence, qui est le plus prospère : le système de la transhumance se pratique d'une façon régulière entre les hautes terres de l'Afghanistan et les plaines de l'Hilmend et de l'Inde. Les *chèvres* sont également très nombreuses et fournissent à l'industrie locale un poil renommé pour sa finesse. Les *chameaux* et les *dromadaires* servent aux transports dans les plaines et sur les plateaux, les *mulets* dans la montagne. Les *chevaux* persans et ceux de Hérat sont estimés.

L'abondance des fleurs et surtout la richesse de leurs sucs rendent

---

(1) Exportation annuelle du tabac : 5.500 tonnes.
(2) Exportation de l'opium (1894) : environ 877 tonnes.
(3) Exportation annuelle moyenne du coton : 4.470 tonnes.

très productif l'élevage des *abeilles;* celui du *ver à soie* se fait dans de grandes proportions (1).

Produits minéraux. — Les richesses minérales de l'Iran sont nombreuses et variées, mais il n'y en a qu'un très petit nombre d'exploitées. Plusieurs cours d'eau de l'Afghanistan roulent des paillettes d'*or* dans leurs sables. L'Elbourz et l'Hindou-Kouch sont riches en métaux de toute nature, argent, fer, cuivre, plomb, etc. Le *sel* existe en quantités énormes; les déserts en sont imprégnés, de vastes bassins lacustres en contiennent des provisions inépuisables; les *sources thermales* et *froides* sont abondantes. Le *soufre* et le *naphte* pourraient être utilement exploités, mais toutes ces richesses ne prendront de valeur que le jour où des voies de communication nombreuses et sûres auront ouvert tout le pays aux nations européennes et permis à l'exploitation de sortir de l'état d'enfance où elle se trouve encore aujourd'hui.

Industrie. — L'industrie persane a eu jadis une grande époque de splendeur et elle était encore au treizième siècle, au temps de Marco Polo, très brillante. Le voyageur vénitien parle avec admiration des villes prospères de Tauris, de Yesd, de Kerman, « grandes cités de marchandise et d'art ». Cette industrie, aujourd'hui si déchue, a été ruinée presque entièrement par l'envahissement des produits étrangers, anglais et russes, sur toutes les frontières, depuis une longue période d'années. Toutefois, les traditions anciennes n'ont pas complètement disparu; et si le nombre des objets fabriqués diminue sans cesse, ils ont du moins conservé leur ancienne renommée d'élégance, de délicatesse et de bon goût. Ce sont naturellement les produits du pays même qui fournissent la matière première : les Persans sont restés très habiles dans l'art de tremper l'*acier*, dans la fabrication et l'ornementation des armes, des poignards. Mais la véritable industrie nationale est, comme dans tous les pays de pâturages et de steppes, celle de la *laine*. La Perse est toujours renommée pour ses *tapis*, tissés à Kerman, au centre même du plateau, et à Recht; et les Afghans fabriquent à Caboul et à Kandahar des *châles* et d'autres étoffes de laine, qui ne sont guère inférieurs aux produits si célèbres du pays voisin de Kachmir (2).

Voies de communication. — Les voies de pénétration en Perse sont de tous côtés assez difficiles. Il faut s'élever rapidement des côtes de la Caspienne comme de celles du golfe Persique, à travers des chaînes de montagnes parallèles et difficiles à franchir, jusqu'à une altitude qui n'est nulle part, sur le plateau même, inférieure à 1 200 mètres. C'est à peine, en effet, l'altitude de Téhéran, qui n'est pourtant éloigné de la côte, à vol d'oiseau, que d'une distance de 100 kilomètres.

---

(1) Produits animaux :

Laine (exportation moyenne).....	3.460 tonnes.
Soie (production moyenne).....	272 —

(2) Exportation des tapis de Perse (1888) : 3.500.000 fr. (s'accroît).

On ne peut utiliser les cours d'eau pour la navigation que de deux côtés (sans parler de l'Amou-Daria, qui forme frontière vers le nord, mais qui est peu accessible). Le *Karoun*, à l'ouest, est profond d'un mètre et porte des barques jusqu'à 250 kilomètres en amont de son embouchure. A l'est, l'Indus et ses affluents ouvrent des routes vers Kandahar, par la passe de Bolan, et vers Caboul. Mais ces voies navigables, qui sont les émissaires de l'influence anglaise, ne pénètrent pas assez loin dans l'intérieur et c'est, en réalité de ce côté qu'il est le moins facile d'aborder l'Iran.

Par le nord, Hérat et Méched sont en communication facile avec Bokhara ; Tauris est relié à Trébizonde et par suite directement à l'Europe par une grande route de caravanes qui traverse l'Arménie, mais qui est peu praticable en hiver ; du côté de la Caspienne, enfin, Téhéran se rattache à la côte par une chaussée carrossable, qui est à peu près la seule de tout le pays; et on a inauguré à la fin de 1888 le premier tronçon, long de 10 kilomètres, de la voie ferrée, qui unira Téhéran à Recht, mais l'achèvement de cette ligne ne semble pas devoir être proche.

Du côté oriental, les Anglais ont poussé leurs lignes de chemins de fer jusqu'à Péchawer (Inde) sur la route de Kaboul, et jusqu'à Kwatah (Baloutchistan), sur celle de Kandahar. Du côté du nord enfin, la ligne Transcaspienne russe écorne le territoire persan près de Méched et atteint Merv, sur la route de Hérat et de Kaboul.

A l'intérieur même, il n'y a pas de routes, mais simplement des sentiers de caravanes, qui unissent les principales villes entre elles et avec les ports. Les voyages sont d'une excessive lenteur et se font en général la nuit, pour éviter les chaleurs. Les caravansérails, construits le long des principales directions, tombent en ruine.

Commerce. — Pas plus que l'Asie Mineure, l'Iran n'a de centre. Il n'y a de véritable activité que sur le pourtour. C'est au pied même de la couronne de montagnes qui enserre le plateau de presque tous les côtés, à l'intérieur comme à l'extérieur, que se trouvent rangées toutes les grandes villes industrielles et commerçantes.

Dans la Perse proprement dite, *Tauris* est le grand entrepôt pour les marchandises entre la Turquie, la Caucasie et l'Iran; *Ispahan* est une ville morte; *Téhéran* ne doit son importance actuelle qu'à son titre de capitale. C'est toutefois un carrefour de caravanes important. *Méched* n'est qu'une ville de pèlerinages, mais qui pourra devenir un grand centre d'échanges, quand elle sera reliée à Merv, par la voie ferrée, dont les Russes ont déjà obtenu la concession. Ce sera pour eux une des portes de l'Iran.

Dans l'Afghanistan *Hérat*, la « ville aux cent mille jardins », est une place forte et une position militaire plus encore qu'une ville de commerce. C'est, dit-on, la clef des Indes.

Kandahar et *Kaboul*, qui sont ensuite les principaux entrepôts de l'Afghanistan, n'ont néanmoins qu'une activité médiocre. C'est la politique qui leur donne actuellement toute leur importance.

A l'extérieur, *Recht* et *Barfrouch*, sur la Caspienne, sont de bons ports auxquels les richesses du Ghilan et du Mazendéran pourraient assurer un grand avenir, si la jalousie de la Russie, qui monopolise le commerce de la Caspienne, ne leur interdisait tout développement.

Les ports du golfe Persique ne sont pas, au contraire, favorisés de la nature; la côte est très inhospitalière, peu commode et peu salubre, mais ils sont le débouché nécessaire d'une grande partie de la Perse et ils ont de plus l'avantage de s'ouvrir sur une grande mer et non plus seulement, comme les précédents, sur un lac fermé. Aussi participaient-ils encore, en 1884, au mouvement général du commerce persan pour un tiers. Il faut ajouter d'ailleurs que leur avenir est très subordonné aux vicissitudes de l'influence anglaise dans l'Iran. Actuellement ces ports, dont les principaux sont *Bender-Bouchir*, *Lingueh*, *Bender-Abbas*, sont desservis par le service régulier de bateaux à vapeur que les Anglais ont organisé entre Bombay, Karatchi et Bassorah (1).

Le *commerce total* de la Perse a atteint, de 1884 à 1895, une moyenne de 180 à 190 millions de francs. L'exportation consiste surtout en fruits, opium, soie, tabac, coton, laine, tapis et châles.

Les pays qui commercent avec la Perse sont d'abord la Turquie, puis la Russie et les Iles Britanniques. La France ne joue qu'un rôle insignifiant (2).

Le commerce de l'Afghanistan a lieu surtout avec l'Inde anglaise, puis avec la Transcaspie russe (3).

---

(1) Commerce des ports du golfe Persique (1894) :

	Entrées.	Sorties.	Dont Anglais. Entrées.	Dont Anglais. Sorties.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux
Bender-Bouchir.....	167.309	160.477	136.438	129.996
Lingueh.....	119.400	97.250	92.000	72.100
Bender-Abbas.....	97.875	99.755	93.060	95.640
Mohammarah (Chât-el-Arab).....	92.104	86.400	87.137	78.673

(2) Principaux clients de la Perse (moyenne des dernières années) :

	Importations.	Exportations.	Total.
Turquie.....	46.000.000 fr.	19.400.000 fr.	65.400.000 fr.
Russie.....	21.900.000	37.100.000	59.000.000
Grande-Bretagne.....	8.000.000	5.100.000	13.100.000

(3) Commerce afghan :

de Kaboul (1895) :

Importations.....	6.410.000 fr.
Exportations.....	3.520.000

de Kandahar :

Importations.....	7.340.000 fr.
Exportations.....	7.110.000

Avec Bokhara, l'Afghanistan fait un commerce évalué, pour l'année 1890, à 32 millions de francs, également partagés entre l'importation et l'exportation.

L'Iran, dont les peuples ont jadis dominé sur toute l'Asie occidentale, est aujourd'hui menacé par le voisinage des deux grands empires russe et anglais. Ce n'est pas, on l'a vu, qu'il porte des États particulièrement riches et prospères, ce n'est même pas qu'il soit un point de passage important entre l'Europe et l'Extrême-Orient. En réalité, il est plutôt enfermé entre les deux grandes routes du nord et du sud, et ne pourra servir tout au plus qu'à permettre à l'Angleterre de relier directement l'Inde au futur réseau de l'Euphrate, le long du golfe Persique. Mais, sans compter que ce pays, malgré sa faible population, offre toujours aux marchandises européennes un débouché d'une certaine importance et qui mérite bien le prix de la lutte, l'Angleterre, d'une part, cherche surtout à assurer la frontière occidentale de l'Inde et à ne pas laisser les Russes s'en approcher de trop près; la Russie, d'autre part, qui n'a pas de colonies dans les pays chauds, tend forcément à prolonger le plus loin possible vers le midi le cercle de son influence et l'étendue de ses possessions pour assurer de plus en plus son indépendance économique.

Les ports du golfe Persique enfin, étant libres toute l'année, satisferaient le désir des Russes de ne plus être, pour leurs communications, à la merci de l'hiver.

CHAPITRE III

ASIE TROPICALE

Les deux péninsules que le continent asiatique forme dans l'océan Indien sont les seules parties du grand continent qui participent au climat tropical maritime. La température y reste généralement élevée, les pluies y sont considérables, la végétation y atteint une grandeur et une richesse vraiment fantastiques.

I. — INDE

Situation et dimensions. — L'Inde ou Indoustan est la péninsule médiane de l'Asie; entourée au sud-ouest par la mer d'Oman, au sud-est par le golfe du Bengale, elle est très nettement séparée du reste du continent, à l'ouest, par les monts Souleyman, bordure de l'Iran, au nord par l'Himalaya, rebord du Thibet; à l'est seulement, le passage est relativement facile vers l'Indo-Chine. Avec l'île de Ceylan, la superficie totale est de 3.837.879 kilomètres carrés. Elle s'étend, du 6° au 35° de latitude nord sur une longueur de 3.800 kilomètres environ, et du 65° au 95° de longitude est de Paris, sur 2.800 kilomètres.

Relief. — Il faut distinguer trois zones de relief dans l'Inde : au nord, l'Himalaya, immense barrière montagneuse, tombant abrupte au sud. Ses deux systèmes parallèles contiennent les plus hauts sommets exactement mesurés du monde (8.840 m.), et n'offrent de cols que par des hauteurs égales à celle du Mont Blanc. C'est une limite très difficilement franchissable. Au sud de l'Himalaya, réunissant la mer d'Oman au golfe de Bengale, se trouve la grande dépression ou plaine indo-gangétique, immense étendue plate, qui n'atteint nulle part 300 mètres d'altitude, et qui, arrosée par de grands fleuves, est le centre de la vie indoue. Au sud enfin, le plateau triangulaire du Dekkan remplit la péninsule; bordé à l'ouest par les Ghâtes occidentales, au nord par les monts Satpoura, il s'incline doucement vers l'est, puis tombe sur le golfe de Bengale par les terrasses des Ghâtes orientales. L'île de Ceylan est un massif montagneux qui dépasse 2.500 mètres.

Littoral. — Les côtes de l'Inde, assez développées sur deux mers, sont cependant peu propres à la navigation. Très plates au nord-ouest, jusqu'au golfe de Cambaye, elles se relèvent ensuite, à cause du voisinage des Ghâtes occidentales, mais n'offrent encore que des ports peu sûrs.

A partir du cap Comorin, sur le golfe du Bengale, le littoral, formé des alluvions des fleuves, est plat, marécageux, bordé d'étangs et de flèches littorales. Seule, la branche maîtresse du Gange ou Hougli, forme un port sûr et commode.

Climat. — Chaleur constante et régulière, grande humidité, telles sont les caractéristiques du climat de l'Inde. Les différences entre les saisons sont inappréciables ou à peu près dans la partie péninsulaire, et dans le bassin du Gange, et deviennent au contraire considérables dans le bassin de l'Indus, plus continental, et en particulier dans le désert de Thar, comparable au plateau de l'Iran. Les moyennes vont de 28° au sud à 23° au nord.

L'Inde est soumise au régime des moussons. L'alternance des vents secs du nord-est en hiver, et des vents humides du sud-ouest en été explique le régime des pluies. Les précipitations les plus considérables tombent naturellement sur la côte occidentale : elles atteignent 3 et 4 mètres au Malabar, alors que le Dekkan ne reçoit pas 1 mètre d'eau. Une recrudescence se produit au fond du golfe de Bengale, et surtout sur les pentes de l'Himalaya, qui arrêtent les vents pluvieux. La région du Tcherra Poundgi est célèbre comme le point le plus arrosé du globe. La moyenne des pluies y varie de 12 à 16 mètres, et, en 1861, il y est tombé une couche de 20^{m},44 d'eau. Au contraire, le bassin de l'Indus, trop abrité des moussons, est très pauvre en pluies (moins de 0^{m},10 dans le désert de Thar).

Cours d'eau. — L'Inde est naturellement très riche en fleuves, mais bien différents les uns des autres. Le plateau du Dekkan n'envoie à la mer d'Oman que des torrents très abondants, mais très courts et innavigables, sauf la Narbadda ; au golfe de Bengale, vers lequel il s'incline, il envoie des fleuves plus longs, mais soumis au régime alternativement sec et humide du pays. Même au moment de leur abondance, les étages par lesquels ils descendent du plateau les empêchent de recevoir des navires; ils se terminent dans la mer par des deltas ramifiés à l'infini et qui tombent souvent dans des lagunes littorales sans débouchés.

Les fleuves de la grande plaine du nord, au contraire, s'alimentant aux glaciers inépuisables de l'Himalaya, et aux pluies si considérables de la région subhimalayenne, sont d'admirables cours d'eau. Mais il faut encore les distinguer entre eux. Si le Gange, qui coule dans la plaine, longe la base méridionale de la grande chaîne et en reçoit un tribut constant d'affluents, est une voie navigable très importante, le Brahmapoutra, aussi abondant au moins, a la plus grande partie de son cours cachée au fond de gorges profondes dans la région improductive du Thibet, l'Indus enfin, après un cours assez long dans le Thibet, ne cesse de s'appauvrir dans la traversée de la région sèche du Radjpoutana, malgré l'appoint des eaux de la Satledj, himalayenne comme lui.

Populations. — L'Inde est un des pays les plus peuplés du monde, eu gard à sa superficie. Sa population atteignait, en 1891, près de 300 mil-

lions d'habitants (1). Ces habitants se partagent en un assez grand nombre de races distinctes : si le fonds de la population est formé de représentants de la race indo-européenne, dans la partie septentrionale, le Dekkan comprend une masse assez considérable de Dravidiens noirs ; sur toutes les frontières enfin, des infiltrations considérables se sont produites, de Thibétains, d'Iraniens et de Touraniens. Quant aux Européens, ils ne sont pas 100.000 en tout.

Au point de vue religieux, la population indoue n'est pas plus homogène. La religion brahmanique représente la plus grande partie (plus de 200 millions de sectateurs), auxquels il faut ajouter 7 millions de bouddhistes, 57 millions de musulmans et 2 millions de chrétiens.

Gouvernement. — L'Inde est trop peuplée, le nombre des colons y est trop restreint, et leur sécurité y est trop peu assurée, pour que le gouvernement y ait été laissé aux habitants, comme dans d'autres colonies anglaises. Le pouvoir y est exercé, sous la surveillance et la responsabilité du ministre de l'Inde (faisant partie du cabinet métropolitain), par un gouverneur général ou vice-roi résidant à Calcutta. Celui-ci a presque les attributions d'un souverain absolu, et, assisté d'un conseil privé et d'un conseil législatif, décide de presque toutes les questions, même des rapports extérieurs de l'Inde. Dans chacune des « présidences » de Bombay et de Madras est aussi un gouverneur assisté d'un conseil. A côté des pays directement administrés, subsistent dans la péninsule des États protégés ou feudataires dont l'indépendance est plus ou moins reconnue par les traités, illusoire presque toujours dans l'application. Seules, les colonies françaises — bien minimes —, ou portugaises, et les deux États du Népâl et du Bhoutan dans l'Himalaya sont indépendants de l'autorité anglaise.

Les armées, aux Indes, se composent de 573.000 hommes en tout, dont 350.000 appartiennent aux États feudataires, et n'ont presque aucune importance. Sur les 222.000 qui forment l'armée anglaise d'occupation, 75.000 seulement sont anglais et suffisent à maintenir l'ordre dans cette immense agglomération d'hommes qui, du reste, s'entendent peu ensemble.

---

(1)

Inde anglaise (1891).....	287.223.000 hab.	293.075.000 hab. (70 à 72 par kil. car.
Nepâl environ	5.000.000	
Bhouthan —	20.000	
Établissements français.	279.597	
— portugais.	572.290	

Villes de l'Inde (1891) :

75 villes de plus de..... 50.000 hab.
28 — 100.000

dont

	Habitants.		Habitants.
Calcutta (et faubourgs)....	861.764	Haïderabad (et faubourg)...	415.039
Bombay.....	821.764	Lucknow.....	273.028
Madras	452.518	Bénarès	219.467

L'Inde coûte au budget de la Grande-Bretagne plus qu'elle ne lui rapporte, mais il ne faut pas en profiter pour dire que cette colonie est ruineuse; il faut considérer, et nous le verrons dans la suite, combien le commerce anglais profite de sa colonie, c'est là un revenu qui ne prend pas place dans les budgets, et dont l'importance est cependant bien grande (1).

Géographie économique.

La population seule de l'Inde, comprenant plus d'un sixième du genre humain, aussi dense en moyenne que celle de la France — beaucoup plus dans la vallée du Gange — suffirait à lui donner une importance économique extraordinaire, comme pays de consommation. Mais c'est aussi une contrée remarquablement fertile en ressources de toute nature, et en outre un pays de production intense.

A. — Agriculture.

Condition générale. — L'agriculture est, dans l'Inde, la principale richesse. La population, en très grande majorité, cultive la terre (2).

Les conditions naturelles de terrain et de climat sont en général excellentes et c'est à elles, comme en Chine, beaucoup plus qu'au travail et à l'industrie des habitants, que l'Inde est redevable de son inépuisable fertilité.

Ce n'est pourtant pas que tout le pays soit apte à la culture; car si le sol lui-même n'oppose nulle part d'obstacles sur des surfaces étendues, les conditions de chaleur et d'humidité ne sont pas partout également favorables au développement des richesses agricoles.

La répartition de l'humidité atmosphérique et des précipitations mérite surtout d'attirer l'attention, car ce sont les pluies tropicales, les pluies des moussons qui donnent à l'Inde cette puissance extraordinaire de végétation, qui en caractérise certaines parties. Or nous avons vu que le désert de Thar, par exemple, est dépourvu à cet égard, et peut tout au

---

(1) Budget de l'Inde :

		Recettes.	Dépenses.
1893-94		1.132.000.000 fr.	1.150.000.000 fr.
1894-95	prévisions	1.199.000.000	1.177.000.000
1895-96	prévisions	1.211.500.000	1.210.900.000

Dette de l'Inde anglaise (1894)..... 2.841.000.000 fr.

(2) Population agricole (1891) :

Cultivateurs	171.735.000	personnes.
Pasteurs	3.646.000	—
Total	175.481.000	—

Plus de 60 pour 100 de la population totale.

plus rentrer dans la catégorie des steppes, d'autre part, certaines parties particulièrement arrosées de l'est (Assam et Sikkim), sont, par cela même, très difficilement cultivables. Comme à Bornéo et sur les bords de l'Amazone la nature est ici trop riche, trop prodigue et l'homme n'est plus entièrement le maître d'en disposer à son gré. L'exploitation de certaines forêts vierges n'offre guère moins d'obstacles que celle de bien des steppes réputées infertiles.

Ces deux extrêmes ne sont sans doute que des exceptions; mais ils montrent assez que l'Inde doit offrir de grands contrastes de végétation : jungles, savanes, déserts.

Le relief enfin est assez varié et les différences d'altitude assez grandes depuis la plaine basse jusqu'aux régions glacées des montagnes pour permettre à toutes sortes de cultures de s'étager sur les pentes : le Pendjab, les hautes vallées de l'Himalaya sont particulièrement favorables au développement de la végétation des zones tempérées : céréales, arbres fruitiers, pâturages.

On ne peut pas diviser l'Inde en régions naturelles au point de vue agricole, les transitions sont très bien ménagées, tout se mêle, se pénètre, suivant les conditions locales d'altitude, d'exposition, et les régions ordinairement distinguées de l'Indus, du Gange, de l'Himalaya, du Dekkan, ne répondent pas à une division réelle du sol.

Bien que la culture, et particulièrement celle des céréales, ait fait dans ces derniers temps d'énormes progrès dans l'Inde, il s'en faut que toute la superficie cultivable du pays soit utilisée; les calculs récents estiment que la partie réellement cultivée n'atteint pas à beaucoup près la moitié de la surface totale (1). Il faut sans doute déduire *a priori* quelques régions absolument infertiles ou inexploitables dans la montagne (« Bhaver » et « Terai ») et dans le désert. Mais il y a beaucoup à gagner encore sur les jungles et sur le désert lui-même, par l'aménagement des eaux. L'*irrigation* est d'ailleurs un travail que le partage de l'année en deux saisons, sèche et humide, rend nécessaire dans tout le pays et qui a fait de tout temps l'objet des soins des indigènes.

Les parties les plus arrosées même, comme les plaines du Gange, ont besoin d'une canalisation savante et les régions plus sèches ne doivent qu'à une habile distribution des eaux leur fertilité. Le *canal du Gange* est un des plus célèbres du monde et tout le versant du Dekkan tourné vers le golfe de Bengale est sillonné d'une série de réservoirs très anciens qui n'ont besoin que d'être entretenus ou restaurés (2).

Forêts. — Les *forêts* de jungles, les forêts tropicales par excellence, ont besoin d'une chaleur, d'une lumière, d'une humidité intenses; elles ne se développent que là où toutes ces conditions sont réunies. Elles intéressent peu d'ailleurs la géographie économique, car on ne peut les ex-

---

(1) Superficie cultivée en 1893-94 : 90.668.000 hectares (dans la partie directement gouvernée par l'Angleterre).

(2) Superficie irriguée (1893-94) : 10.787.000 hectares.

ploiter. Leur destruction a pour première conséquence de diminuer considérablement l'humidité atmosphérique, qu'elles attiraient et de donner naissance à des savanes, dont la mise en culture n'est pas toujours très rémunératrice.

Les forêts de bois de *teck* et de *santal*, beaucoup plus importantes pour la richesse du pays, sont nombreuses encore dans l'Inde, bien qu'elles diminuent beaucoup par suite d'une exploitation trop radicale et trop rapide. Elles ne s'accommodent ni des précipitations excessives de la région des jungles ni de la trop grande sécheresse et sont particulièrement abondantes sur le revers oriental du Dekkan, dans les hautes vallées du Cavery, à l'abri des vents pluvieux qui frappent la côte de Malabar.

Les essences des zones tempérées, les conifères, couvrent les pentes de l'Himalaya jusqu'à une grande altitude (1).

Cultures alimentaires. — Le *riz* était jadis la plante alimentaire par excellence des habitants de l'Inde : quelques poignées de grains suffisaient à leur nourriture journalière; c'était de plus un important article de commerce. Mais l'exportation se maintient toujours à peu près au même niveau; et la consommation locale diminue sensiblement devant la concurrence très sérieuse que lui font d'autres cultures plus faciles, le blé, l'orge, le millet, les pommes de terre, les légumes. Cette culture se fait surtout dans le Bengale, et les régions deltaïques du littoral. Ce sont en effet les terres basses, très arrosées par l'eau du ciel, et très facilement irrigables, qui sont le plus favorables à la culture de cette plante. Le riz donne en général deux récoltes par an. Les champs semés en hiver sont mûrs en juin avant les fortes chaleurs; une seconde moisson se fait en automne.

La culture des *céréales* ne s'est développée dans l'Inde que depuis 1870, mais elle a pris rapidement des proportions énormes, au point que ce pays joue depuis cette époque sur les grands marchés du monde un rôle considérable comme pays producteur de *blé*. Les procédés de culture sont encore très élémentaires; on n'emploie pas d'engrais, et les capitaux manquent pour se procurer des machines. C'est l'irrigation qui est le grand moyen de fertilisation du sol; mais malgré les progrès très rapides accomplis dans ce sens, le rendement reste très faible. Il ne dépasse pas 8 hectolitres à l'hectare en moyenne et n'atteint pas 12 dans les meilleurs cantons, dans l'Oude par exemple.

L'Inde produit des céréales dans presque toutes ses parties, au nord du 16° de latitude nord, excepté dans les régions tout à fait basses de la côte orientale réservées au riz. L'orge et le millet réussissent de préférence sur les terres médiocrement arrosées des plateaux du centre (Inde centrale, provinces centrales, Haïderabad); le blé préfère les régions du nord (le Pendjab, les provinces du nord-ouest et d'Oude, le nord de la prési-

(1) Superficie des forêts réservées par l'État : 18.672.800 hectares.

dence de Bombay). Sur le Gange, il ne dépasse pas à l'ets Benarès (1).

La production du *thé* a fait dans l'Inde et à Ceylan des progrès d'une étonnante rapidité. C'est une des grandes ressources d'avenir du pays. L'arbre à thé se plaît dans les régions où les pluies sont abondantes et fréquentes, mais où néanmoins l'eau s'écoule vite et ne laisse pas le sol constamment humide. Il aime particulièrement les pentes d'une altitude moyenne de 600 à 1,800 mètres.

Il avait été trouvé dès 1820 dans la province d'Assam à l'état sauvage : l'idée fut bientôt venue aux Anglais, qui sont les principaux consommateurs de ce produit, d'introduire cette culture dans l'Inde. Les premières tentatives datent de 1834, et l'exportation a commencé en 1842. Si la culture actuelle ne produit encore que le sixième de la production du monde et le quart de l'exportation de la Chine, les progrès sont très sensibles et permettent de croire que l'Angleterre finira par ne plus consommer que du thé indien ; celui-ci du reste, mieux traité qu'en Chine, n'est pas inférieur au thé chinois.

C'est dans l'*Assam* et à *Ceylan* que le sol et le climat sont le plus propres à cette culture. L'Assam fournit la moitié de la récolte annuelle et les plantations de thé, qu'on n'a introduites à Ceylan qu'en 1875, sont destinées à y remplacer partout les plantations de café, atteintes de maladies (2).

Le *café* est un produit de l'Inde méridionale. Introduit dans le pays au XVIe siècle par un pèlerin de la Mecque, il n'a guère été cultivé sérieusement qu'à partir de 1840. En 1870, la production atteignait 500,000 quintaux métriques. Des forêts entières avaient été défrichées et remplacées par cette culture ; on avait entrepris des travaux grandioses d'irrigation. La concurrence du Brésil et l'abaissement des prix, non moins que le dépérissement des plantations, ont maintenu la production dans un état stationnaire ; elle a même reculé. A Ceylan, qui fournissait jadis les trois quarts de la récolte annuelle, les caféiers auront bientôt disparu, mais ils sont encore cultivés en grand dans les Nilgherries, où ils se trouvent de préférence à l'altitude moyenne de 1,000 mètres.

La culture de la *canne à sucre* n'a pas pris dans l'Inde le développement qu'on a tenté de lui donner. Elle ne fournit même pas à la consommation locale. Les plantations les plus importantes sont sur la côte de Coromandel.

Le *cinchona*, ou quinquina, qui s'est acclimaté sur divers points, dans le Bengale, le Mysore, est un fébrifuge précieux dans un pays où les fièvres emportent annuellement 1 million 1/2 d'individus.

---

(1) Superficie cultivée en céréales :

Blé	8.075.000	hectares.
Riz	11.411.000	—
Autres céréales	30.602.000	—

(2) Culture du thé (1893) ..... 216.000 hectares.

La côte de Malabar fournit toujours le *poivre* (poivre long et poivre blanc) le *gingembre*, la *muscade*, et diverses autres épices ou plantes aromatiques. Le cassia, dont l'écorce donne la *cannelle*, se plaît dans les terrains sablonneux de la côte occidentale de Ceylan. Il couvre plusieurs milliers d'hectares dans les environs de Colombo.

Les *arbres fruitiers* de nos pays, qui redoutent les excès d'humidité pendant la période de floraison, ne réussissent qu'au delà de la limite climatique des pluies des moussons. On les retrouve en abondance sur les avant-chaînes de l'Himalaya, autour des stations de santé, ou *sanatoria*, où vont pendant l'été tropical résider les Européens.

Cultures industrielles. — Des *plantes industrielles* cultivées dans l'Inde, c'est de beaucoup le *coton* qui est la plus importante. La production a varié toutefois dans des proportions énormes. Dès la fin du siècle dernier, les cotons indiens étaient déjà exportés à Londres en quantités considérables ; mais le marché anglais leur avait été bientôt complètement fermé par la concurrence américaine : le coton des États-Unis était d'une qualité bien supérieure et les frais de transport beaucoup moins considérables. Ce n'est que pendant la guerre de Sécession (1861-64), que l'Inde a retrouvé pour ses produits, dans la métropole, un débouché avantageux ; 3 millions 1/2 d'hectares furent aussitôt mis en culture et la récolte annuelle fut décuplée.

Si depuis cette époque les États-Unis n'ont pas tardé à regagner le terrain perdu, l'Inde a su d'autre part profiter de l'avance qu'elle avait prise ; de grands progrès ont été réalisés dans le choix des plans et dans le mode de culture.

Le coton se plaît dans les terrains d'une humidité moyenne. C'est une des plantes qui prospèrent le mieux dans les diverses parties de l'Inde ; mais il évite les régions trop arrosées de la côte occidentale et de la vallée basse du Gange. Les meilleures sortes viennent sur le plateau du Dekkan et dans le Carnatic. Celles du « Doab » dans le Bengale ne sont pas estimées; c'est le Guzerate qui fournit la quantité la plus considérable (1).

Le *jute* qui sert à la fabrication des tissus grossiers, tant dans l'Inde même qu'en Angleterre, est une spécialité du Bengale. C'est le seul pays du monde qui le récolte en quantités considérables. Cette plante réclame en effet un climat entièrement humide. Depuis la guerre de Crimée, pendant la durée de laquelle il remplaça le chanvre russe, le jute a pris une importance considérable à laquelle a contribué en particulier le développement du commerce des céréales. C'est avec le jute que sont fabriqués en quantités énormes les sacs qui servent au transport des grains (2).

Le Bengale produit encore l'*indigo*, mais cette culture diminue de plus en plus devant la concurrence que lui font les couleurs minérales (3).

---

(1) Superficie cultivée en coton (1893) : 4.300.000 hectares.
(2) Culture du jute ; superficie (1893) : 900.920 hectares.
(3) Culture de l'indigo ; superficie (1893) : 273.000 hectares.

Les pavots blancs, dont le suc donne l'*opium*, couvrent, dans la vallée du Gange et sur le plateau de Malwa, une superficie considérable. La régie hindoue tire de la vente de ce produit un des principaux revenus du budget de l'Inde (1).

Le *tabac* est abondamment cultivé dans toutes les parties de la péninsule, mais surtout au sud-est; cette culture alimente la consommation considérable du pays (2).

En somme, l'Inde produit en abondance toutes les sortes de plantes, alimentaires et industrielles; les premières suffisent à la consommation et à une exportation considérable, année moyenne ; les autres, et en particulier, les plantes textiles, commencent à alimenter l'industrie du pays ; cependant, la plus grande partie va encore faire travailler les machines de la métropole.

Les céréales, le thé, le coton, sont des cultures pour lesquelles l'Inde peut rivaliser avec tous les pays, sans en excepter les États-Unis; en effet, la population est très dense, la vie facile et peu coûteuse comme dans tous les pays chauds, aussi la main-d'œuvre est-elle à vil prix, avantage inappréciable à une époque où la concurrence se manifeste par la baisse des prix.

Élevage. — Le climat s'oppose à ce que l'Inde soit un pays d'élevage : l'humidité est soit trop abondante, soit mal répartie entre les deux saisons sèche et humide; la température surtout donne naissance à une végétation trop puissante, qui étouffe les herbes, et n'est pas favorable au développement de la vie animale. Seules, les régions élevées de l'Himalaya ou du Dekkan, jouissant du climat des zones tempérées, possèdent de véritables pâturages. Les bestiaux seront donc rares dans l'Inde. Rien d'étonnant par conséquent dans le fait que les religions hindoues ordonnent le régime végétarien, plus sain du reste sous un pareil climat.

C'est dans les vallées occidentales de l'Himalaya que vivent, en nombre d'ailleurs peu considérable, les *chèvres* du Tibet ou de Cachemir, dont le précieux duvet, caché sous leurs longs poils, sert à la fabrication des châles.

Les *moutons*, moins difficiles, sont plus nombreux, particulièrement dans le Dekkan. La laine qu'ils fournissent suffit aux besoins de l'industrie nationale et une notable quantité est livrée chaque année à l'exportation.

Les *chevaux* rendent peu de services et les *bêtes à cornes* ne sont utilisées que pour les transports; le *chameau* est la bête de somme des pays de l'Indus, pays de steppes et de déserts où il retrouve son climat favori; mais c'est l'*éléphant* qui est l'animal caractéristique de l'Inde. On l'emploie aussi bien pour les travaux agricoles et domestiques que pour les transports; il n'est pas moins utile pour la chasse aux fauves; et il est traditionnel dans la pompe des cérémonies religieuses.

---

(1) Produit de la régie de l'opium (1894-95) : 91.525.000 francs.
(2) Culture du tabac; superficie (1893) : 487.224 hectares.

L'élevage du *ver à soie* n'est pas prospère; les essais faits en Assam, à Mysore, dans le Pendjab n'ont pas été heureux; il est jusqu'à présent concentré dans le Bengale. Les produits indiens sont d'ailleurs très médiocres et ce n'est qu'à la faveur de maladies qui ont longtemps sévi sur l'Europe, qu'ils avaient pris quelque valeur. La culture de la soie semble être aujourd'hui en déclin et la production annuelle est loin de suffire aux besoins très considérables du pays.

La *pêche* n'est pas non plus une industrie très active chez les Hindous, malgré l'étendue des côtes et bien qu'elles soient très poissonneuses. Elle n'a pris quelque développement que sur les côtes de Ceylan et de Carnatic, qui produisent en abondance les *huîtres perlières* et la *nacre* (1). C'est enfin sur les bancs des Laquedives et des Maldives, que l'on récolte les *couries* pour les exporter en Afrique, où elles servent de menue monnaie.

En résumé, les richesses animales de l'Inde sont peu abondantes et peu précieuses et les habitants n'utilisent pas même celles qui sont à leur disposition, et qui pourraient servir soit à leur alimentation, soit à l'industrie.

B. — Industrie.

Industries extractives. — La grande ressource de l'Inde réside dans l'agriculture; elle est de beaucoup moins riche en produits minéraux.

Ce fut pourtant jadis un pays renommé pour l'*or* et les *diamants;* le nom de Golconde est resté fameux. Depuis 1871, de nouvelles recherches ont été faites sur le sol aurifère des régions méridionales, dans le Mysore, la Présidence de Madras, dans l'Haïderabad, mais il ne semble pas qu'on soit arrivé à de grands résultats. Les gisements d'or le plus sérieusement exploités sont ceux du Waïnard, au nord des Nilgherries, dans les Ghâtes occidentales; les mines diamantifères des environs de Karnoul, sur un affluent de la Krichna, ne rapportent plus que de médiocres revenus (2).

La *houille* est plus abondante. Les récentes enquêtes géologiques ont prouvé que le pays peut se suffire pendant des siècles. Le bassin qui est aujourd'hui le plus productif est celui du nord-est, dans le Bengale et l'Assam; les mines les plus riches se trouvent dans les collines de Radjmahal, sur la rive droite du Gange, à quelque distance au nord-ouest de Calcutta.

Le charbon est d'ailleurs de mauvaise qualité et ne fait que difficilement concurrence aux charbons anglais. On peut même douter dès aujourd'hui qu'il réussisse plus tard à rivaliser avec le produit des gisements de Chine, lorsque ces derniers seront exploités avec plus de soin (3).

Le *fer* s'exploite en petite quantité sur divers points; le *sel* ne se trouve

---

(1) Production des perles à Ceylan (1891) : 15.840.000 francs.
(2) Production de l'or (1892) : 5.127 kilogrammes valant 16.780.000 francs.
(3) Production de la houille (1894) : 2.820.000 tonnes.

que dans le Bengale, à l'embouchure du Gange; la production est loin du reste de suffire aux besoins de la population (1).

Industries de transformation. — Les Hindous n'ont jamais été un peuple industriel, au sens que l'on attache maintenant à ce mot; quoique les grandes villes ne soient pas rares dans le pays, la majorité de la population vit dans des villages agricoles.

Toutefois si le pays n'est pas manufacturier, les Hindous sont célèbres dans l'histoire des industries de luxe et des travaux artistiques : architecture, sculpture, tissage, broderie, bijouterie, armes. Leur habileté manuelle est très grande et bien que leurs outils soient encore très primitifs, leurs produits, supérieurs à ceux des Anglais, se distinguent par le bon goût, l'élégance des formes et des dessins, et sont encore recherchés sur les marchés d'Europe.

Mais les industries de première nécessité, l'industrie du vêtement en particulier, ont été longtemps ruinées par la concurrence anglaise; elles ne se relèvent que depuis peu d'années.

La fabrication des *tissus de coton*, qui sont les plus appropriés au climat du pays, remonte dans l'Inde à une époque fort reculée. C'est de là qu'elle s'est répandue en Italie, aux Pays-Bas, en Angleterre; après une longue éclipse, due à l'invasion des tissus de Manchester, l'Inde commence à prendre sa revanche et l'industrie cotonnière y fait de grands progrès. C'est Bombay, que sa situation au centre de la région cotonnière désignait pour devenir le principal centre de cette industrie. C'est toutefois dans le Bengale qui se fabriquent de préférence les tissus fins : les *mousselines* de Benarès se vendaient autrefois au poids de l'or (2).

Le tissage de la *soie* n'est pas géographiquement localisé dans telle ou telle partie de l'Inde. Il est actif cependant dans le Bengale et le Pendjab. Bombay traite directement une partie de la matière première importée.

Le *jute* était récemment encore exporté à l'état brut et travaillé à Dundee en Écosse; mais plusieurs manufactures se sont établies à Calcutta, au centre même de la région productive, et les ouvriers indigènes deviennent si habiles que les produits indiens défient désormais entièrement la concurrence écossaise (3).

---

(1) Production du fer (1892) ..... 23.500 tonnes.
— du sel (1892) ..... 915.000 —

(2) Industrie cotonnière (1894) :

Établissements	136
Métiers	29.362
Broches	3.538.577
Ouvriers	130.570
Capital	162.500.000

(3) Industrie du jute (1894) :

Établissements	27	plus 1 établissement traitant le chanvre.
Métiers	9.590	
Broches	192.688	
Ouvriers	69.179	

L'industrie de la *laine* n'a jamais été très active dans ce pays tropical, mais les *châles* du Cachemir et du Pendjab sont renommés dans le monde entier, pour l'harmonieuse richesse de leurs nuances et le moelleux de leur tissu (1).

Quelques autres industries de luxe occupent encore de nombreux artisans dans le Bengale, mais elles intéressent peu la géographie économique et n'ont pas d'importance commerciale. Les principales sont : la fabrication des broderies d'or et d'argent, des velours, des tapis, l'orfèvrerie et la bijouterie, la céramique, l'ébénisterie. C'est dans le travail de tous ces objets que les Hindous font particulièrement preuve de la patience et de la dextérité qui les caractérisent.

Mais ce sont justement ces industries de luxe qui sont le plus en décadence, malgré l'accroissement du bien-être général et de la richesse publique, ou plutôt en raison même de ce phénomène. L'exemple de l'Inde n'est pas d'ailleurs un cas isolé, il rentre dans une loi tout à fait générale ; mais c'est un des pays qui ont le plus eu à souffrir de cette évolution économique. Jadis tous ces objets de luxe, fabriqués en petit nombre, et avec grand soin, ne trouvaient acheteurs que chez les princes et les possesseurs de grandes fortunes qui les payaient très cher. L'industrie en était donc lucrative et tout au moins rémunératrice. Les progrès de l'aisance dans les classes moyennes ayant augmenté les besoins de luxe, l'industrie européenne, moins soucieuse de l'art que du bon marché, s'est mise à produire tous ces objets en grande abondance. La concurrence a fait baisser les prix et aura pour conséquence inévitable, dans un avenir plus ou moins prochain, la ruine de toutes les petites industries artistiques, qui exigent beaucoup de temps et de main-d'œuvre. La fabrication des châles de Cachemir et des tapis est déjà bien déchue. Le tissage à la main ne peut plus rivaliser avec les machines de l'Occident.

Mais en même temps que toute cette branche d'industrie, jadis si prospère, tombe en décadence, une autre, ruinée longtemps, elle aussi, par la concurrence des machines européennes, se relève rapidement en adoptant les instruments mêmes des pays rivaux : le tissage mécanique a ses grandes manufactures. Les peuples de l'Inde ne sont plus entièrement à la merci du tissage anglais, ils ont déjà des usines, qui satisfont chaque année dans des proportions plus considérables aux demandes de la consommation indigène. L'Inde, si riche en matières premières, ne peut manquer de devenir un grand pays d'industrie textile. Le combustible ne lui manque pas et les débouchés lui sont assurés.

---

(1) Industrie de la laine (1893) :

Établissements	5
Métiers	526
Broches	17.320

C. — Commerce.

Voies de communication. — Les voies de communication sont la condition première des progrès de la richesse agricole et de l'activité commerciale. Créés surtout dans un intérêt stratégique, pour prévenir ou réprimer rapidement les révoltes, pour transporter aisément les troupes vers les frontières, les chemins de fer ont eu la plus heureuse influence au point de vue économique : ils ont permis de porter remède aux épouvantables famines qui décimaient presque périodiquement le pays; puis, en offrant des débouchés faciles aux produits, ils ont excité la production : on cite le « Great Indian peninsular Railway » sur tout le parcours duquel la culture du blé a pris, en peu d'années, d'immenses proportions.

On peut donc dire que la question des voies de communication est pour l'Inde une question vitale, aussi les Anglais font-ils de grands sacrifices d'argent pour doter l'Inde de cet élément de prospérité. Les Indes sont encore loin de rivaliser à cet égard avec les États-Unis, mais le progrès est constant.

Les *voies navigables* ne comprennent guère que le réseau naturel du Gange et du Brahmapoutra. Le Bengale et l'Assam sont au reste, sans contredit, les provinces les plus riches de la péninsule, comme elles sont aussi les plus peuplées ; les canaux de Doab, le grand canal de Hardwar à Cawnpour, destinés surtout à l'irrigation, rendent en outre de grands services aux transports. Il en est de même dans le Pendjab, mais l'Indus n'est navigable que jusqu'à Haïderabad; son embouchure est ensablée. Sur les cours d'eau du Dekkan la navigation est difficile : ce sont des fleuves de plateaux qui descendent d'étage en étage; la batellerie n'est active que dans les deltas (Godavery, Krichna, Kavery).

La construction des *routes* présente dans l'Inde de grands obstacles : les pluies tropicales détrempent et ravinent le sol pendant une bonne partie de l'année. Aussi les divers maîtres de l'Inde qui se sont tous préoccupés à si juste titre des voies d'irrigation, n'ont-ils rien fait pour les routes avant l'époque actuelle. Ce sont les Anglais qui ont les premiers entrepris la construction de routes à l'européenne, macadamisées ou pavées.

La plus longue, qui était aussi la plus importante avant la construction des voies ferrées, est le « Great Trunk », de Calcutta à Peichawer (2,500 kilomètres). Les routes bien entretenues ne s'étendent guère que sur une longueur de 55,000 kilomètres, mais on compte près d'un million de kilomètres d'anciens chemins, décorés du nom pompeux de routes postales, et fort peu fréquentés aujourd'hui (1).

---

(1) Routes entretenues par l'autorité publique :

Routes empierrées.....	55.000 kilom.
— non empierrées.....	204.343 —

Le système des *chemins de fer* de l'Inde a été imaginé par lord Dalhousie en 1850, mais la première ligne, de Bombay à l'île Salsette, ne date que de 1857. La construction a été surtout activée à deux reprises : en 1857 avec une intention stratégique, après la révolte des Cipayes, et dans ces dernières années, pour faciliter la production et le commerce des céréales. A ce dernier égard, la fonction des voies ferrées de l'Inde est surtout de rapprocher les principaux centres de production des ports. On peut remarquer en effet que Calcutta, Bombay, Madras, sont autant de centres, où aboutissent de tous les points de l'horizon les lignes ferrées. Karatchi est le port d'attache du chemin de l'Indus. En dehors de ces traits caractéristiques du réseau indien il n'y a guère à citer que la ligne du Grand Tronc, parallèle à la route déjà citée, et qui conduit du Bengale aux portes de l'Afghanistan, servant en quelque sorte de base à tout le reste du système.

Les voies ferrées de l'Inde ne se prolongent actuellement au delà des frontières du pays que sur un seul point. C'est par la ligne qui, se détachant de celle de l'Indus à Sakkar, gagne Kwatah, pour relier Kandahar à Karatchi, en attendant qu'elle soit prolongée sur Hérat, l'objectif bien certainement visé. Les travaux ont d'ailleurs été suspendus et l'entreprise reste inachevée. A l'est, on a travaillé très activement dans ces dernières années aux lignes de l'Assam ; elles ne sont que le point de départ des voies projetées vers la frontière de Chine et le Yunnan en particulier ; on dira plus loin, à propos de l'Indo-Chine, quels obstacles s'opposent à la réalisation de ces plans.

Quoi qu'il en soit, il est peu de chemins de fer en Europe, qui puissent se comparer à ceux de l'Inde, pour le rôle qu'ils ont joué dans le développement de la richesse publique. C'est à eux surtout que l'agriculture, le commerce, et l'industrie elle-même (pour le transport des charbons), doivent les progrès si merveilleux accomplis dans ces dernières années (1).

Commerce proprement dit. — Le *commerce intérieur* de l'Inde n'est pas aussi considérable que pourrait le faire d'abord supposer son immense

---

(1) Exploitation des chemins de fer hindous (31 décembre 1892) :

Longueur exploitée.....	28.595 kil. (30.336 en 1895).	
Capital d'établissement environ.	2.756.000.000 fr.	
Effectif roulant :		
Locomotives.....	3.789	
Voitures à voyageurs.....	9.421	
Autres voitures..... ..	71.107	
Mouvement :		
Voyageurs à toutes distances..	127.456.900	voyageurs.
— 1 kilomètre.....	8.479.834.800	voyageurs-kilométriques.
Marchandises à toutes distances.	26.956.800	tonnes.
— 1 kilomètre.....	6.812.841.400	tonnes kilométriques.
Recettes totales brutes.....	290.365.000	francs.
Dépenses totales.....	136.250.000	—
Produit net total.....	154.115.000	—

population : le sol étant partout très fertile, chaque région consomme ses propres produits et se suffit à elle-même, sauf les cas de sécheresse : nous avons déjà vu tous les progrès qui ont été réalisés dans ces dernières années pour faciliter, lors des dangers de famine, l'approvisionnement des régions menacées. Le commerce se fait à l'intérieur par eau et par caravanes; les foires sont encore nombreuses et actives.

Le *commerce extérieur* se fait surtout par mer; 1/6 seulement des marchandises emploie les routes de terre. Les Hindous ne sont pourtant pas un peuple de marins; ils sont restés toujours enfermés chez eux et ils ont laissé jadis les Arabes et les Chinois drainer tout le commerce de l'Océan Indien, comme ils laissent aujourd'hui les Anglais maîtres de tout le trafic que leur pays fait avec l'étranger. Cela tient évidemment à ce que leurs côtes ne sont pas en général hospitalières; les échancrures y sont rares et les bons ports peu nombreux.

Les nécessités du commerce moderne, les grands travaux exécutés dans les ports, le développement des voies de communication ont enlevé sans doute à ces désavantages une partie de leur importance d'autrefois; mais malgré tout, l'Inde n'a pas encore de port comparable à ceux d'Europe.

Bombay, qui est le meilleur de tous et le plus actif, est en effet le débouché naturel des régions du lœss, les plus fertiles de l'Inde : c'est le grand port d'exportation (céréales, coton, opium), comme Calcutta, au centre d'un pays surpeuplé, est le premier port d'importation; mais Bombay n'a pas de houille, il lui faut la chercher à près de 1,500 kilomètres. Il rachète, il est vrai, ce défaut par sa situation si heureuse sur le chemin d'Europe; c'est aussi le centre de tout le cabotage du golfe Persique.

Karatchi n'est qu'une dépendance de Bombay, où il envoie pour être expédiées en Europe les marchandises qui lui arrivent par la voie de l'Indus. Il n'a donc d'importance que pour le commerce de cabotage et de transit.

Colombo est le port d'exportation de Ceylan, c'est aussi là que relâchent, pour y renouveler leurs provisions d'eau et de charbon, les paquebots qui font le service de l'Extrême-Orient.

La côte orientale n'a pas de ports. La rade de *Pondichéry* est encore la meilleure et il serait facile de lui donner une grande importance, moyennant quelques travaux. Le port de *Madras* est très dangereux, c'est néanmoins jusqu'à présent le centre de tout le commerce de la côte de Coromandel.

Calcutta, situé sur l'Hougly, à 150 kilomètres de l'embouchure, est le second port de l'Inde; son commerce n'est guère inférieur à celui de Bombay. C'est là que débarquent les cotonnades anglaises et la plupart des marchandises européennes. Les principaux objets d'exportation sont l'opium et l'indigo. A l'intérieur il y a peu de grandes cités commerçantes : *Djabalpour*, dans les provinces centrales, est le principal entrepôt des céréales destinées à l'exportation.

Le mouvement des ports de l'Inde est au total d'environ 8 millions de tonneaux. Les relations avec l'Europe sont assurées surtout par le service anglais de la « *Peninsular and oriental steam navigation Company* » et par la Compagnie française des *Messageries;* les autres compagnies de navigation, *Lloyd autrichien* de Trieste, *Nationale italienne*, *Allemande* de Brême font aussi escale dans l'Inde, de même que les navires hollandais se rendant en Malaisie (1).

Le commerce de l'Inde est en accroissement presque constant depuis le commencement du siècle: de 179 millions de francs en 1835, il s'est élevé à 2,503 millions en 1895. L'exportation tient le premier rang, et s'accroît de plus en plus, alors que l'importation subit par moments des mouvements de baisse assez accentués.

Les *importations* portent naturellement surtout sur les objets manufacturés que, malgré ses progrès, l'Inde ne peut encore produire en assez grande quantité pour sa consommation : cotonnades, objets en métal, soieries, machines, houilles.

A l'*exportation*, les produits agricoles tiennent par contre la première place : graines oléagineuses, riz, jute, opium, coton, thé, peaux, etc.; il est à remarquer cependant que l'exportation des cotonnades commence à compter pour une certaine quantité dans le commerce hindou. Ces progrès de l'industrie hindoue commencent à inquiéter beaucoup les industriels métropolitains (2).

---

(1) Mouvement des ports de l'Inde (1894-95):

	Entrées.		Sorties.	
	Nombre.	Jauge. Tonneaux.	Nombre.	Jauge. Tonneaux.
Navires anglais.....	2.209	3.406.546	2.208	3.378.303
— anglo-indiens.	997	145.711	996	142.481
— étrangers.....	618	525.233	564	500.760
— indigènes	1.485	78.896	1.500	77.892
Totaux.....	5.309	4.156.386	5.268	4.099.436

Total des entrées et sorties : 10.577 navires jaugeant 8.255.822 tonneaux.

(2) Commerce de l'Inde anglaise (1894-95):

Importations : 1.038.877.000 fr.

	Francs.		Francs.
Cotonnades	408.419.000	Huiles	27.764.000
Objets en métal.....	79.319.000	Laines et Lainages..	19.269.000
Soie et soieries.....	28.924.000	Matériel de chemins de fer.....	19.461.000
Sucres	38.939.000	Houille.....	18.423.000
Machines.....	30.529.000		

Exportations: 1.464.237.000 francs.

	Francs.		Francs.
Graines oléagineuses.	175.519.000	Coton manufacturé..	89.357.000
Riz.....	172.587.000	Thé.....	94.446.000
Jute brut.....	132.190.000	Peaux et cuirs.....	81.936.000
Jute manufacturé....	52.634.000	Indigo	59.324.000
Opium.....	113.307.000	Blé	32.065.000
Coton brut.....	108.891.000	Café	20.528.000

C'est au percement du canal de Suez, qui abrégeait de moitié la distance entre la métropole et sa colonie, que l'Inde a dû l'accroissement prodigieux qu'a pris son commerce pendant ces vingt dernières années. Mais c'est naturellement l'*Angleterre* qui en a le plus profité. En 1872, elle entrait encore pour 80 p. 100 dans le trafic total de l'Inde, il est vrai que depuis cette époque la part du pavillon anglais a sensiblement baissé, elle n'est plus que d'environ 60 p. 100.

L'Angleterre achète à l'Inde la totalité des thés et la presque totalité des matières premières textiles. Elle entre pour une part bien moins considérable dans le commerce des céréales et des autres matières alimentaires. Les importations consistent surtout en cotonnades. Importations et exportations se balancent.

Il est loin d'en être ainsi de la *France*, qui achète pour une centaine de millions de produits indiens et ne vend que pour une valeur dix fois moindre de produits de luxe.

Les relations de l'Inde avec les autres pays de l'*Océan Indien* s'étendent tous les jours. Elle exporte son riz à Maurice et jusqu'en Amérique, partout où il y a des coulies; l'Arabie en reçoit du café, pour mélanger avec son « moka ». Aden et Zanzibar y envoient les produits africains; Maurice son sucre; l'Inde a beaucoup profité du développement de l'*Australie*, à laquelle elle expédie déjà thé, riz, café; elle y achète des bestiaux et des minerais, des cuivres et même de la houille. Elle trouve enfin dans l'Indo-Chine à s'approvisionner abondamment de riz lors des mauvaises récoltes.

Mais c'est la *Chine* qui est, après l'Angleterre, la principale cliente de l'Inde; celle-ci s'y fournit de thé, de riz, mais y vend surtout l'opium. Toutefois, le commerce de cette denrée, rendu libre après des événements bien connus, décroît rapidement, au grand détriment du budget indien qui en retirait encore, en 1879, 350 millions de francs contre 250 au plus en 1887 et 95 en 1894-95. Les Chinois se sont décidés à semer le pavot, la culture en est déjà très répandue dans les provinces du sud, et Hong-Kong, qui était jadis le grand entrepôt de ce trafic, a dû céder la place à Chang-Haï, situé beaucoup plus au nord, dans une région qui ne produit pas encore ce précieux narcotique. Cette diminution des exportations d'opium peut avoir pour l'Inde des conséquences graves; les revenus annuels en sont déjà singulièrement diminués et la construction des grands travaux d'amélioration matérielle et morale, qui ont été entrepris, peut devenir de ce chef très précaire (1).

---

(1) Principaux États en relation avec les Indes Anglaises (1894-95):

	Importations. Francs.	Exportations. Francs.	Totaux. Francs
Royaume-Uni	626.321.000	409.937.000	1.036.258 000
Chine.....	33.281.000	156.858.000	190.144.000
France.....	10.755.000	108.257.000	119.012.000
Allemagne.....	21.642.000	96.485.000	118.127.000
États-Unis.....	13.830.000	72.980.000	86.810.000
Italie.....	4.275.000	37.257.000	41.532.000
Belgique.....	23.328.000	47.329.000	70.657.000

Mais ce ne serait dans tous les cas qu'une crise transitoire, car il s'en faut que l'Inde soit arrivée au terme de son développement économique. Elle n'est menacée à l'extérieur par aucun ennemi, pas même par les Russes, qui songent à tout autre chose qu'à l'envahir; à l'intérieur, les maîtres actuels ont su maintenir une paix relative et assurer la sécurité.

Rien ne s'oppose à de nouveaux progrès : la population est très dense, le pays très fertile, l'agriculture surtout peut prendre un merveilleux essor. Le blé joue un rôle de plus en plus considérable dans l'alimentation européenne, et les populations qui s'en nourrissent deviennent tous les jours plus nombreuses. Quand l'Allemagne et la Russie l'auront substitué aux céréales inférieures, comme l'a déjà fait la France, les États-Unis et la Russie, qui sont aujourd'hui les seuls pays de production sérieux, seront entièrement inhabiles à suffire aux demandes. On calcule même que, dès aujourd'hui, il suffirait d'une série de deux ou trois mauvaises récoltes pour amener la disette. D'autres pays devront prochainement entrer en scène et l'Inde, qui a déjà fait ses preuves, est désignée en première ligne. La culture du blé sera sans doute une de ses grandes richesses d'avenir.

Mais l'Inde, pays producteur par excellence, absorbe de ce fait chaque année des quantités énormes de métaux précieux, qui répandent peu à peu dans toutes les classes le bien-être et la fortune. Les besoins de la population ne cesseront de croître et ce n'est pas avant de longues années que l'industrie indigène, malgré ses progrès, pourra la satisfaire; l'Inde reste donc largement ouverte aux produits de l'Europe, et elle offre un inépuisable débouché, non seulement aux objets de première nécessité, aux cotonnades grossières que recherche la population pauvre et que fournit la métropole, mais encore aux articles de luxe, où la France excelle; il y aurait là pour notre industrie une ressource considérable, si nous savions l'exploiter.

Enfin, l'Inde n'a pas seulement des relations avec l'Europe; en réalité elle est bien plutôt tournée vers l'Extrême-Orient, elle touche à la Chine et se prolonge déjà sur une moitié de la péninsule indo-chinoise. Les Anglais cherchent activement à relier, par une voie directe, leurs possessions avec les pays si peuplés et si fertiles du Yang-tsé-Kiang et du Hoang-Ho; il est facile de prévoir tout ce que la réalisation de ces plans gigantesques pourrait ajouter dans l'avenir à la prospérité de l'Inde.

Colonies françaises et portugaises dans l'Inde. — Le Portugal et la France possèdent, dans la péninsule indo-gangétique quelques faibles vestiges de leur antique empire indien. L'importance de ces établissements est beaucoup plus historique et politique qu'économique.

Les établissements français de Pondichéry, Karikal, Chandernagor, Mahé, Yanaon et les quelques petites *dépendances* qui s'y rattachent, couvrent une superficie de 50.803 hectares, morcelée en centaines de parcelles. Les habitants sont au nombre de 279.597, sur lesquels il n'y a pas 1000 Européens. Représentées au Parlement par un sénateur et un

député, ces dépendances ont un budget d'environ 1.700.000 francs.

Les considérations que nous avons déjà exposées au sujet de l'agriculture, de l'industrie de l'Inde anglaise expliquent que le commerce de la France avec ces colonies soit à peu près nul. Sur le million de tonnes qui passent par les ports de Pondichéry, Karikal et Mahé, c'est à peine si une centaine vient de France ou y va (1).

En somme, quand on examine l'état économique de nos colonies de l'Inde, on ne peut s'empêcher de penser que M. de Talleyrand s'est plus préoccupé des souvenirs glorieux que la France a laissés dans l'Inde que de ses intérêts quand il a échangé ces cinq comptoirs sans avenir contre l'admirable Ile de France!

Les établissements du Portugal dans l'Inde, bien qu'un peu plus étendus et plus peuplés que ceux de la France, n'ont guère plus d'importance économique (2).

II. — INDO-CHINE.

Situation et dimension. — Le nom d'Indo-Chine, par lequel on désigne la péninsule sud-orientale de l'Asie, donne une idée très exacte et de sa situation, et de ses principaux caractères. C'est en effet le point de contact entre les natures hindoue et chinoise. Entre le golfe du Bengale et la mer de Chine, entre le détroit de Malacca et le plateau du Thibet, du 1° au 27° de latitude nord, et du 90° au 105° de longitude est, l'Indo-Chine couvre une superficie de 2.100.000 kilomètres carrés environ.

Composition du sol et relief. — Autant que l'on peut connaître la géologie d'une région encore incomplètement explorée, il semble que le centre du pays, vallée du Mekong, Annam, puis le nord du Tonkin, soit formé de roches anciennes, alors que le cours inférieur des divers fleuves est formé de leurs alluvions (Cochinchine, Cambodge, deltas de la Ménam et du Song-coï).

Le relief indo-chinois est le produit de la désarticulation du haut plateau thibétain en longs systèmes de montagnes ou de plateaux à peu près parallèlement dirigés du nord au sud, qui dessinent les vallées des principaux fleuves et les séparent les unes des autres. Les points culminants semblent ne pas dépasser 2.300 mètres; au nord-est, une partie du

---

(1) Mouvement des ports de Pondichéry, Karikal et Mahé (1894) :

	Navires.	Jauge.	
Entrées	493	573.817	tonnes.
Sorties	495	546.408	—
Totaux	988	1.120.225	—

(2) Établissements portugais dans l'Inde (1887) :

Superficie	415.374 hectares.
Population	572.290 habitants.
Importations } Goa seule	11.360 francs.
Exportations } ment (1891)	255.600 —

Tonkin est couverte de hauteurs dépendant du massif du sud de la Chine. Quelques passages assez faciles entaillent ces lignes de hauteurs : le plus célèbre est celui de Krâ, assez déprimé pour que l'on ait pu penser à y creuser un canal maritime.

Littoral. — On a souvent comparé l'Indo-Chine à la péninsule des Balkans. Elle en a en effet la richesse d'articulation. Encore faut-il faire une distinction entre les côtes qui longent des massifs montagneux et celles qui se développent à l'embouchure des fleuves.

C'est ainsi que, au milieu des côtes découpées du golfe du Bengale, se trouvent les deltas de l'Iraouaddy et de la Salouen, que, sur la mer de Chine, le littoral élevé et creusé de golfes de l'Annam sépare les deltas marécageux du Mékong et du Song-coï. Les ports ont pu trouver place, soit dans des golfes de la côte rocheuse, souvent à l'abri des îles (Georgetown, Singapour, Tourane), soit sur les bras des fleuves (Rangoun, Maulmeïn, Bangkok, Saïgon, Haïphong, etc.).

Climat. — L'Indo-Chine est tout entière sous l'influence des moussons, son climat en est une conséquence immédiate. Deux saisons, l'une sèche et fraîche, l'autre humide et chaude, se partagent l'année. Dans le sud les variations de température sont faibles, et la chaleur reste presque constante ; dans le nord, au contraire, il y a des variations plus considérables, en même temps qu'apparaissent des saisons de transition comparables à notre printemps et à notre automne (1).

Les pluies, apportées par la mousson du sud-ouest, sont surtout considérables sur la bordure littorale du golfe du Bengale, où elles atteignent 6 ou même 8 mètres, en certains points, avec une moyenne de $2^{m},50$; à mesure que l'on s'avance vers l'intérieur du pays, les précipitations sont moins considérables, pour atteindre leur minimum dans le bassin moyen du Mekong (1 mètre en moyenne).

Cours d'eau. — Les fleuves indo-chinois sont nombreux et abondants ; ils descendent presque tous des hauts plateaux du Thibet, puis, le long des vallées dessinées par les chaînes parallèles, traversent la péninsule du nord au sud. Très abondants, ils ne rendent cependant pas à la navigation les services qu'on pourrait attendre, et ce ne sera qu'après de grands travaux qu'on pourra les utiliser : leurs embouchures ou deltas sont souvent envasées, mais surtout leur cours, coupé de cataractes ou de rapides, est ainsi divisé en biefs d'accès difficile, surtout pendant les maigres. Leur importance est cependant majeure pour la pénétration au Thibet, et surtout dans la Chine sud-occidentale.

Populations. — Les populations de la péninsule indo-chinoise, qui atteignent le chiffre d'environ 34 millions d'habitants, ont subi les in-

---

(1) Températures :

Saïgon :	Moyenne	27°,01
	Écart entre les extrêmes	2°,85
Hanoï :	Moyenne	24°
	Extrêmes	7° et 35°.

fluences des pays voisins : tandis que les Annamites du Tonkin, de la côte d'Annam et de la Cochinchine, tiennent de près à la race chinoise, les Barmans, les Siamois, et surtout les Khmer du Cambodge, rappellent les caractères de la race hindoue ; les peuplades sauvages du centre du pays, ou de la péninsule de Malacca ont encore été peu étudiées ; enfin les Malais occupent l'extrémité méridionale de la presqu'île à laquelle on a donné leur nom. Très dense dans les deltas, la population est plus clairsemée dans les plateaux de l'intérieur.

Géographie politique. — Longtemps occupée par des empires indigènes puissants (Annam, Cambodge, Siam, Barmanie), l'Indo-Chine ne devait pas tarder à tenter les peuples colonisateurs de l'Europe, et un récent traité (commencement de 1896) semble avoir définitivement partagé le pays entre l'État indigène du Siam et les empires coloniaux de la France à l'est, de l'Angleterre à l'ouest.

Indo-Chine française. — Les possessions de la France en Indo-Chine comprennent la colonie de la Cochinchine et les protectorats du Cambodge, de l'Annam et du Tonkin ; elles sont limitées à l'ouest par le cours du Mekong depuis sa sortie de Chine et dépassent même ce fleuve dans sa partie inférieure (1). Tandis que la Cochinchine est sous l'administration directe des agents de la métropole, les autres parties de notre empire indo-chinois ont été laissées à l'administration indigène surveillée de très près, surtout au Tonkin, par les résidents de la France. L'ensemble est placé sous l'autorité d'un gouverneur général.

Indo-Chine anglaise. — Les possessions anglaises (2) occupent la partie occidentale de la péninsule, et, depuis la Barmanie jusqu'à l'extrémité

---

(1) Indo-Chine française (1891) :

	Superficie. Kilomètres carrés.	Population. Habitants.	Par kilomètre carré.
Annam	230.680	6.000.000	26
Cambodge	104.700	814.754	8
Cochinchine	55.620	1.876.689	33
Tonkin	314.110	14.000.000	34
Total de l'Indo-Chine française.	705.110	22.691.000	32

Villes :

Hanoï	100.000 hab.	Nam-Dinh	50.000 hab.
Hué	50.000	Haï-Dzuong	50.000
Saïgon	65.000		

(2) Indo-Chine anglaise :

	Superficie. Kilomètres carrés.	Population. Habitants.	Par kilomètre carré.
Basse Barmanie	227.799	4.658.627	20
Haute —	216.186	2.946.933	14
Straits Settlements	3.998	534.000	134
Protectorats malais	86.000	719.000	8

Villes :

Rangoun	180.000 hab.	Singapour	100.000 hab.
Maulmeïn	55.000		

de la presqu'île de Malacca, bordent le golfe du Bengale. La Barmanie, (haute et basse), s'étend dans les bassins de l'Iraouaddy et de la Salouen et dépend du gouvernement des Indes; les autres établissements sont groupés sous le nom de Straits Settlements ou établissements des détroits, et possèdent leur gouverneur particulier. On compte en outre quelques protectorats.

Siam. — Le royaume de Siam ou *Muang-Thaï* sépare les possessions anglaises des possessions françaises. Par le traité de janvier 1896, les deux puissances voisines se sont engagées à garantir au roi de Siam la possession absolue du bassin de la Menam, avec quelques annexes au nord, atteignant le Mekong; le reste n'est pas garanti, et se trouve former une zone d'influence pour la France à l'est, entre le Mekong et la partie garantie, pour l'Angleterre à l'ouest, et dans la péninsule de Malacca. Le Mekong forme la limite avec l'Indo-Chine française, mais la France a le droit d'établir des postes dans toute l'étendue d'une bande de 25 kilomètres sur la rive droite du fleuve (1).

Le pays a subi, depuis quelques années, les premières atteintes de la civilisation occidentale, mais il est encore loin de pouvoir jouer un rôle sérieux; le traité de 1896, conséquence des prétentions rivales de la France et de l'Angleterre l'a seul empêché de tomber déjà sous la domination d'une des puissances européennes. Le roi peut disposer d'environ 50 millions de francs tous les ans, et a une armée de 10 000 hommes — sur le papier.

Géographie économique.

Condition générale et situation. — La péninsule indo-chinoise, qui participe à la fois, comme son nom l'indique, des natures de l'Inde et de la Chine, forme au point de vue économique la transition entre les deux pays. Elle leur sert à tous deux de grenier. C'est là qu'ils viennent s'approvisionner dans les années de disette, et chercher le surplus des aliments nécessaires à la subsistance de leur nombreuse population. Mais malgré les avantages de son chaud climat, malgré la vigueur de la végétation tropicale et la fécondité naturelle de son sol, l'Indo-Chine ne constitue pas un grand centre par elle-même. On a pu dire assez justement que « ce n'est pas la terre qui y manque aux habitants, mais que ce sont les hommes qui font défaut ». La population y a toujours été très peu dense et répartie entre quatre ou cinq groupes isolés qui ne pouvaient avoir les uns avec les autres, grâce à la disposition du relief, que des rapports difficiles. Ce sont là des conditions naturelles qui n'étaient pas de nature à solliciter la production, à faire naître le commerce et l'industrie. Mais c'est par contre

---

(1) Siam :

Superficie....	633.000 kilomètres carrés	approximatives.
Population...	5.000.000 habitants.	

Bangkok (capitale)..... 200.000 habitants.

une situation qui favorise au plus haut degré la colonisation européenne. L'Indo-Chine est encore un pays vierge sur une grande partie de son étendue. Il ne faut sans doute pas se bercer de l'espoir qu'il atteigne jamais à la prospérité de ses deux voisins de l'ouest et du nord-est. Le climat s'oppose à l'exploitation du sol par les Européens eux-mêmes, et la population indigène ne pourra s'accoître que lentement et dans des proportions relativement restreintes. Mais nul doute cependant que les ressources précieuses que renferme en tout genre ce pays ne décuplent de valeur, quand les nations de l'Occident y auront introduit leurs instruments et leurs méthodes. L'Indo-Chine peut suffire en un mot à la compétition de deux grands pays comme la France et l'Angleterre. Elle est enfin une des principales voies d'accès vers l'intérieur de la Chine, vers le plateau du Yunnan et le cours moyen du Fleuve Bleu.

A. — Agriculture.

Aptitude générale. — L'Indo-Chine est, comme la Chine et l'Inde, un pays agricole par excellence: la chaleur humide des tropiques et l'alternance harmonieuse des moussons en ont fait un des terroirs les plus féconds du globe. Mais on n'y rencontre pas ces grandes vallées alluviales, comme les plaines du Gange et du Yang-tse-Kiang, qui font la richesse de l'Inde et de la Chine et où ont pu se développer à l'aise les plus grandes agglomérations d'hommes de toute la terre. Il n'y a guère en Indo-Chine que des deltas, d'une étendue relativement restreinte, souvent marécageux et insalubres: deltas de l'Iraouaddy, du Mékong, du Song-Coï, cours inférieur de la Ménam: c'est dans ces contrées deltaïques que se sont groupés, en agglomérations compactes, les indigènes et les Chinois immigrés. Les uns et les autres ne s'occupent et ne vivent que de l'agriculture. La série de ces terres basses et la lisière du littoral constituent en effet la région la plus riche de toute la péninsule, ou du moins la plus connue et la mieux exploitée. C'est à peine si l'on peut établir une distinction entre la côte occidentale et la côte orientale ; la première est soumise à des précipitations beaucoup plus abondantes ; les cultures qui redoutent l'humidité excessive, comme le coton, n'y donnent que des produits médiocres. Mais c'est le pays d'élection du riz.

Les plateaux intérieurs, qu'on peut comprendre sous le nom général de Laos, sont peu abordables ; la population paraît y être très clairsemée, la forêt vierge en recouvre encore la plus grande étendue et les communications seront très difficiles à établir, par suite de l'enchevêtrement des chaînes de montagnes et des vallées. Les études et les explorations n'ont pas d'ailleurs nettement indiqué encore les ressources que ces régions peuvent offrir à la culture.

La partie méridionale de l'Indo-Chine, qu'il serait beaucoup plus rationnel de relier aux îles Malaises, si elle n'était rattachée au reste de la péninsule par un isthme étroit, présente en effet tous les caractères des terres voisines de Sumatra et de Java. Elle est encore peu connue, mais

il ne lui manque sans doute que la présence des Européens et les méthodes d'exploitation modernes pour devenir ce que les Hollandais ont su faire de certaines de leurs colonies.

Forêts. — On vient de voir que les *forêts* vierges couvrent encore une bonne partie de l'Indo-Chine, particulièrement dans le haut pays ; elles renferment en quantités presque inépuisables des bois de construction de toutes sortes, des essences précieuses pouvant servir à l'ébénisterie, à la teinturerie ; mais on ne s'est encore attaqué qu'à la lisière pour ainsi dire de la zone boisée et l'exploitation ne fera pas de grands progrès, tant que des routes ne pénétreront pas plus avant dans l'intérieur du pays. L'industrie et le commerce ont déjà su tirer parti du *bambou*, dont le travail est facile et rémunérateur, mais c'est le bois de *teck* qui a jusqu'à présent attiré le plus l'attention des Européens. Il réussit dans l'Indo-Chine mieux encore que dans l'Inde et se plaît de préférence sous les latitudes moyennes, à la descente du plateau. Les forêts les plus abondantes, qui sont aussi les plus dévastées, se trouvent dans le Pégou et sur la frontière siamoise, à la hauteur du parallèle de Maulmein. Le teck se prête à merveille aux constructions navales ; son bois, plus léger que le chêne, est en même temps plus résistant et plus durable. Les Anglais s'occupent activement de porter remède aux ravages causés par une exploitation trop hâtive.

Cultures. — Parmi les *cultures alimentaires*, il faut citer en première ligne le *riz*, qui est la principale ressource du pays. On le cultive aussi bien sur les vastes terres alluviales des deltas, dans le Pégou, le Cambodge, le Tonkin, que dans les cuvettes et dans les fonds de vallées de la région montagneuse. Le sol des terrains bas, régulièrement fertilisé par le limon des fleuves, abondamment arrosé par les pluies et les canaux d'irrigation, le produit presque sans culture et donne même en certains endroits deux récoltes annuelles. Il reste pourtant bien des hectares encore à consacrer à cette culture, après les travaux de drainage et d'assèchement, et il est en outre nécessaire que les colons européens, tant anglais que français, s'appliquent à rendre meilleures les méthodes des indigènes. L'Indo-Chine produit, année moyenne, beaucoup plus de riz que la consommation des habitants n'en réclame, et un excédent considérable reste chaque année disponible pour l'exportation en Chine, dans l'Inde et en Europe. Les possessions anglaises, la Cochinchine et le Cambodge tirent déjà de grands revenus de ce commerce. Le Tonkin, plus peuplé, ne produit encore que la quantité nécessaire à l'alimentation du pays ; mais il n'est pas douteux qu'il ne devienne prochainement lui-même pays d'exportation.

Avec le riz, l'*igname*, la *patate*, le *maïs*, le *millet* contribuent aussi à l'alimentation. Les *légumes* d'Europe s'acclimatent particulièrement au Tonkin, dont le climat à saisons tranchées se prête bien à cette culture. C'est aussi sur la côte orientale que les *fruits* mûrissent le mieux et entrent pour une part plus grande dans la nourriture des indigènes : amandes, ananas, figues, goyaves, grenades, fruits de l'arbre à pain,

pommes-cannelles, prunes, etc. Un certain nombre de ces fruits sont sans doute originaires de la péninsule même; mais, à l'état sauvage, ils sont en général trop doux, aqueux; ils ne deviennent mangeables que par la culture, qui permet aux sucs de mieux se distiller. Le bananier qui exige encore plus d'humidité que de chaleur, croît de préférence sur la côte occidentale. On a tenté récemment d'introduire la vigne au Tonkin, mais il n'est pas sûr qu'elle y prospère. Les produits de l'*arbre à thé* et de la *canne à sucre* sont en général de médiocre qualité, mais cela tient sans doute beaucoup plus au mode actuel de culture qu'aux conditions du sol et du climat. La culture du thé a été introduite avec succès en Barmanie par les Anglais. Les plantations qu'ils ont créées ne sont en réalité qu'un prolongement des « Jardins » si prospères de l'Assam. La même plante se trouve à l'état sauvage dans nos possessions; tout permet donc de supposer qu'elle y prospérera autant et même plus que dans l'Inde même.

Les *épices*, qui n'ont pas encore fait l'objet d'une exploitation active, pourront être cultivées avec profit, surtout dans les régions méridionales et dans la péninsule de Malacca où les conditions climatiques ne diffèrent pas sensiblement de celles qui font la prospérité des îles si fameuses de la Malaisie. On récolte déjà le poivre, la muscade, le girofle, la cannelle.

Le *tabac* vient bien, et la culture, sollicitée par la consommation locale très considérable, s'en répand vite. Les meilleures feuilles sont fournies par la vallée basse de la Salouen. Le *bétel* du Cambodge est très estimé. Parmi les *plantes* plus spécialement *industrielles*, le *coton*, dont la culture est tout à fait primitive, se récolte un peu partout, mais spécialement dans la zone orientale; il est d'ailleurs peu estimé dans le commerce; la production ne dépasse pas les besoins du pays, mais elle pourrait, le cas échéant, prendre de grandes proportions. Les autres cultures industrielles sont celles de l'*indigo*, du *chanvre*, de l'*arachide*. On recueille aussi un grand nombre de plantes pharmaceutiques.

Productions animales. — L'*élevage* est plus développé dans l'Indo-Chine que dans l'Inde et cela tient évidemment aux conditions différentes du relief. Les montagnes occupent dans le premier de ces deux pays une superficie bien plus considérable que dans le second et les précipitations atmosphériques s'y déversent d'autre part avec moins d'abondance. Les pâturages sont meilleurs et plus nombreux; ils nourrissent d'immenses troupeaux, particulièrement de gros bétail, bœufs et buffles. Mais ce climat est encore trop humide pour les moutons et les chèvres.

Les Européens tentent du reste patiemment d'améliorer les races d'animaux domestiques.

Les *bœufs* indo-chinois, et en particulier ceux du Cambodge et de la Cochinchine sont estimés pour le trait en même temps que pour la boucherie; les bœufs trotteurs de ces pays rendent les mêmes services que les chevaux chez nous. Les *buffles* du Laos servent aussi de bêtes de somme.

Les petits *chevaux* de Barmanie, de l'Annam et du Tonkin sont esti-

més, surtout les premiers, par les Anglais, qui les exportent en grand nombre. Des croisements avec des animaux de race européenne ont été tentés dans la région tonkinoise de Langson.

L'élevage du *porc* est une des grandes industries agricoles de l'Indo-Chine entière, qui exporte un nombre considérable de ces animaux en Malaisie et en Chine.

La *volaille* abonde aussi, mais la région orientale, moins humide, à saisons mieux partagées, lui est plus favorable ; c'est une des richesses des colonies françaises, et en particulier du Tonkin.

La principale production animale industrielle est la soie. L'élevage du *ver à soie* pourra prendre dans l'Indo-Chine une grande extension ; le mûrier réussit partout et d'autres plantes pourront le suppléer ; c'est le Siam qui tient, pour le moment, le premier rang.

La faune sauvage est très largement représentée dans ce pays par les éléphants, rhinocéros, tigres, panthères, sangliers, oiseaux de passage, etc. La chasse de tous ces animaux est une branche d'industrie prospère. Mais la *pêche* a beaucoup plus d'importance ; sur toutes les côtes, on prend et on conserve le poisson, même le requin, dont les ailerons sont un mets apprécié en Chine. Des multitudes de pêcheurs vivent sur les bords des grands fleuves ; le Tonlé Sap ou Grand Lac du Cambodge est une sorte de vivier presque inépuisable.

Un produit spécial à l'Indo-Chine est fourni par les *nids* comestibles d'*hirondelles* salanganes. La récolte, très pénible, s'en fait surtout dans les anfractuosités des rochers de l'archipel Mergui, le long de la côte du Tenasserim. Ce sont encore les Chinois qui sont les plus friands de ce mets, dont le kilogramme se paye jusqu'à 3,000 francs.

B. — Industrie.

L'Indo-Chine, bien dotée pour l'agriculture, l'est aussi pour l'industrie, quoique dans une moindre mesure ; elle pourra devenir un pays industriel, et, cela, sous l'influence de deux causes : l'abondance des matières premières, et surtout de la houille, puis l'habileté traditionnelle des habitants, leur patience et leur goût.

Les *richesses minérales* en particulier sont très nombreuses, et célèbres depuis l'antiquité. Rien n'empêche en effet de voir dans l'Indo-Chine la Chersonèse d'Or de Ptolémée ; il est vrai que les *métaux précieux* n'y sont plus aussi abondants qu'ils l'étaient autrefois, s'il faut en croire la légende : mais on en trouve encore des gisements disséminés en divers endroits ; ceux du Pégou et de la Barmanie semblent être les plus riches. Pourtant il est douteux qu'ils vaillent les frais de l'exploitation. On dit cependant que 10,000 ouvriers y travaillent aux mines de rubis, de saphir et de jade.

La *houille* existe en assez grande quantité dans la presqu'île de Malacca, en Annam et surtout au Tonkin où les bassins houillers sont en exploitation active à Yen-Bay (sur le Fleuve Rouge), à Hon-Gay et surtout

dans l'île de Kébao. La houille y est d'excellente qualité, et, depuis quelques années, non seulement alimente l'industrie du pays et approvisionne les navires, mais s'exporte jusqu'à Hong-Kong où elle est fort appréciée. Tant que les mines de Chine ne seront pas mieux exploitées, le Tonkin pourra compter sur un revenu assez important de ce chef.

La presqu'île de Malacca est un des principaux pays producteurs de l'*étain*, les mines du Wellesley et surtout du district de Malacca sont entre les mains des Chinois et pourraient doubler leur production, importante déjà. De puissants dépôts de *fer*, de *cuivre*, de *plomb*, de *zinc*, existent en Barmanie, au Cambodge, et surtout au Tonkin, mais ne pourront être véritablement exploités que quand la tranquillité règnera complètement dans ces pays. Il faut encore mentionner d'abondantes sources de *pétrole* en Barmanie, non loin de Pagan, sur l'Iraouaddy. D'assez riches *salines* existent sur le littoral d'Arrakan.

Des *carrières* nombreuses formées de roches de granit, de grès, de calcaires pourront fournir d'abondants matériaux aux constructions européennes et aux travaux publics. L'argile, le kaolin ont été signalés et exciteront de plus en plus l'industrie indigène, si apte aux travaux de la céramique.

L'*industrie proprement dite* est encore entièrement dans l'enfance, bien que les indigènes paraissent avoir pour les travaux industriels des aptitudes plus grandes peut-être que les habitants de l'Inde. Dans toute l'Indo-Chine la population montre, en particulier, une habileté remarquable aux travaux d'extraction et de mise en œuvre des métaux. L'industrie métallurgique, si délaissée dans la péninsule du Gange, semble donc appelée à prendre dans l'Indo-Chine un grand développement.

Quant aux autres industries, les traditions d'habileté manuelle se sont admirablement conservées dans les districts de l'est, où l'agriculture n'a pas absorbé toutes les préoccupations ; le Tonkin et l'Annam ont à ce point de vue une réputation méritée.

Les principales industries indo-chinoises sont : la fabrication d'objets de céramique, tuiles, briques, poteries, la construction des barques et des jonques, l'incrustation de meubles de luxe, le tissage des nattes, le travail du bronze pour la fabrication des cloches de pagodes, la sculpture sur bois et ivoire, le décorticage du riz, etc., etc. La plus grande partie de l'or et de l'argent importés chaque année en payement des exportations est enfin transformée en bijoux et en ornements de toute nature, particulièrement en Barmanie.

C. — Commerce.

Voies de communication (1). — La question des voies de communication est pour l'Indo-Chine, et surtout pour les nations qui y ont fondé des colo-

(1) Cf. les remarquables articles de M. Gaston Rouvier sur cette question, dans la *Revue de Géographie*, 1896.

nies, une question vitale. Ces voies doivent répondre à deux désidérata : elles doivent servir à écouler vers les ports les produits du pays lui-même, elles doivent en outre franchir les frontières septentrionales pour servir de voies de sortie aux produits des provinces chinoises du Yunnan et du Kouang-Si. L'Angleterre et la France ont en effet surtout vu dans les colonies indo-chinoises des portes des provinces si riches de la Chine sud-occidentale.

Jusqu'à l'arrivée des Européens, les Indo-Chinois se sont contentés de voies assez primitives : la zone littorale étant de beaucoup la plus riche et la plus peuplée, la voie de communication était la mer, les artères de pénétration les fleuves ; ces moyens de transport suffisaient à un trafic restreint. Le long des fleuves, les digues étaient d'ailleurs des routes tout indiquées.

Aujourd'hui encore, le cabotage et la navigation fluviale jouent un rôle prépondérant dans les communications du pays. La compagnie des *Messageries fluviales* dessert Mékong et Songcoï. Mais ces fleuves ne rendent pas les services qu'on aurait pu en attendre ; leur débit est ordinairement assez considérable pour porter des navires, même d'un assez fort tirant d'eau, mais ils descendent les étages des montagnes par des rapides très difficiles à franchir. Ces fleuves se trouvent donc partagés en un certain nombre de biefs navigables, séparés les uns des autres par des parties inaccessibles aux navires ; il faut établir des transbordements. Et, cependant, ce sont les voies dont dépend l'avenir de ces pays.

C'est l'*Iraouaddy* qui a le cours le plus tranquille et qui porte sur le plus long trajet les jonques, sinon les vapeurs. Au lieu de rester engagé dans un étroit sillon du plateau comme la Salouen, qui lui est parallèle, il le quitte de bonne heure, pour le contourner à l'ouest. Bhamo, jusqu'où peut remonter facilement la navigation, est à 1,200 kilomètres de l'Océan. C'est au contraire la *Salouen*, qui de tous les fleuves indo-chinois offre les plus grands obstacles, et qui est le moins susceptible d'être utilisée. La *Ménam* n'est guère employée que sur son cours inférieur, où est concentrée toute l'activité du Siam, mais elle peut porter de faibles embarcations jusqu'à Xieng-Maï, par son affluent, le Mé-Ping. La navigation du *Mékong*, facile et sûre jusqu'aux cataractes de Khon, à 600 kilomètres de l'embouchure, est coupée alors. Le *Songcoï* manque de profondeur, est coupé de rapides, mais à la suite de corrections, et surtout par l'emploi d'un matériel naval spécial, il a commencé à rendre service, et deviendra certainement un canal d'une sérieuse valeur pour le commerce du Yunnan.

En somme, les voies fluviales, navigables sur des distances peu considérables, coupées de rapides, divergeant vers des mers différentes, séparées enfin par de hautes chaînes montagneuses, ne peuvent suffire au commerce indo-chinois, et surtout au commerce de la Chine sud-occidentale. Aussi s'est-on ingénié, depuis quelques années, à créer des voies ferrées qui suppléent à l'infirmité des fleuves.

Les Anglais, qui manquent de voies navigables, ont fait les premiers

projets. Mais c'est eux aussi qui ont le plus d'obstacles à franchir. De Bhamo, point extrême atteint par la navigation sur l'Iraouaddy au Yang-Tse-Kiang, sur une distance de 600 kilomètres environ, il n'y a pas moins de quatre profondes vallées et quatre chaînes de montagnes à traverser ; le dernier voyage du prince Henri d'Orléans a mis en lumière ces difficultés presque insurmontables. Cependant, la construction de la ligne de Mandalay à Talifou est commencée ; deux autres lignes sont construites : de Rangoun à Allanmyo sur l'Iraouaddy, et de Rangoun à Mandalay. Les mêmes Anglais ont obtenu la concession d'un chemin de fer de Bangkok à Xieng-Maï, qui se rattacherait sans doute bientôt aux voies de Barmanie. Au Siam, la voie de Bangkok à Paknam (22 k.) est ouverte depuis 1893.

Du côté français, on s'est d'abord contenté de maintenir en bon état les routes existantes, et en particulier la vieille route *mandarine* ou *royale* qui, de Saïgon, gagne Hué, Hanoï et la Chine par le bord de la côte. Puis on a construit deux lignes de chemins de fer : l'une, réunit Saïgon à My-tho sur le Mékong ; l'autre, plus récemment ouverte, va de Phu-lang-Thuong à Langson au Tonkin, et sera bientôt prolongée des deux côtés, sur Hanoï d'une part, et la Chine de l'autre.

Si nous sommes moins avancés dans la construction des voies ferrées, il faut remarquer que, par nos voies navigables seules, nous pouvons déjà pénétrer en Chine et que l'on s'est attaché surtout à les améliorer.

Nous n'avons en somme sur nos rivaux qu'un désavantage, c'est que leurs routes aboutissent à Akyab, à Rangoun, à Maulmein, sur le golfe de Bengale, en face de l'Inde, tandis que nous ne pouvons accéder à nos ports de la Cochinchine et surtout du Tonkin, qu'en faisant un long détour par le sud de la péninsule de Malacca.

Commerce proprement dit. — Le *commerce intérieur* de l'Indo-Chine est peu actif. Dans ces pays de végétation tropicale, l'habitant trouve partout sur place les produits nécessaires à son alimentation, et la civilisation y est encore trop peu avancée pour susciter tous les besoins d'où naît le courant des échanges ; des relations assez actives se sont pourtant établies entre les pays du nord et ceux du sud, ou encore entre les peuplades de l'intérieur et les habitants du littoral ; mais l'influence de la civilisation européenne seule pourra donner à ce commerce un développement appréciable.

Le *commerce extérieur* se fait surtout par mer. Les relations qui s'établissent par les frontières de terre méritent pourtant d'être citées. *Bhamo* est le point de départ sur l'Iraouaddy des caravanes dont l'autre point d'attache est Talifou dans le Yunnan. C'est là que les commerçants de la Chine méridionale viennent échanger leurs produits, peaux, métaux, contre les objets importés de l'Inde ou d'Europe, coton, sel, tissus. C'est par *Manipour* dans l'Assam que passent à l'importation et à l'exportation une partie de ces marchandises, pour éviter le détour et la navigation lente de l'Iraouaddy. De même, au Tonkin, les villes de *Langson* et de *Laokay* sont les portes du commerce sino-tonkinois.

Sur mer, *Rangoun*, aux bouches de l'Iraouaddy, est un excellent port qui fait les deux tiers du commerce de toute la Barmanie anglaise. C'est un des grands marchés de riz de l'Indo-Chine; il exporte aussi le bois de teck, les gommes, les épices. Il reçoit par la Barmanie et le Yunnan les marchandises anglaises.

Singapoure ne centralise plus comme autrefois, alors qu'il était le seul port librement ouvert, tout le commerce de l'Extrême-Orient, de la Chine et des îles, mais c'est toujours une des places d'entrepôt et de relâche les plus importantes du monde. Elle commande le passage entre les mers de Chine et les mers des Indes; c'est par elle que l'Angleterre détient le chenal étroit que doivent franchir tous les navires européens pour se rendre dans l'Extrême-Orient.

Bangkok, centre du commerce du Siam, laisse les Chinois maîtres presque absolus de son marché. Les transactions en riz, poivre, teck, ne sont pas du reste comparables à celles de Singapoure. La France ne prend, malgré le voisinage de ses possessions, qu'une part infime de ce commerce.

Saïgon est aussi un des grands entrepôts de riz de l'Indo-Chine; il résume les richesses agricoles de toute la région inférieure du Mékong et peut également offrir aux navires de grosses cargaisons de plusieurs autres denrées tropicales: ceux qui viennent d'Europe les portent en Chine et réciproquement. Saïgon sert en effet d'escale aux paquebots français entre les ports de la Chine et le détroit de Malacca.

Ce grand port de la Cochinchine est aujourd'hui un des mieux outillés de l'Orient; il a une belle étendue de quais, un bassin de radoub, un dock flottant et un arsenal.

Hué est assez commerçante; mais elle est à quelque distance de la mer, et son port est médiocre. On lui préfère *Tourane* et *Phu-yen*, où les navires européens et les jonques annamites et chinoises viennent en plus grand nombre chaque année.

Mais les ports tonkinois auront une bien autre activité et fourniront des frets plus abondants que Saïgon même, le jour où les relations avec la Chine méridionale seront nouées définitivement. Des quais d'*Hanoï* partent des flottilles de jonques et de bateaux à vapeur, soit pour les différents bras du delta, soit pour le haut fleuve et les confins chinois. *Haïphong*, plus proche de la mer et la baie d'*Along*, capable de recevoir des navires de tout tonnage, lui font concurrence. Haïphong ne tardera sans doute pas à prendre sa part des transactions qui enrichissent aujourd'hui Canton et Hong-Kong, lorsque la navigation du fleuve Rouge jusqu'à Laokay, puis le Yunnan sera assurée, ce qui ne peut tarder beaucoup.

Les ports de l'Indo-Chine sont reliés à l'Europe par de nombreux services de bateaux à vapeur. Les ports anglais sont desservis par les paquebots de l'Inde et de l'Extrême-Orient. Entre la France et sa colonie, les communications sont assurées par les transports de l'État, par la Compagnie nationale et surtout par les Messageries maritimes, dont les paquebots vont au Japon. Un navire annexe visite au départ de Saïgon

les ports de l'Annam et du Tonkin. Saïgon est à vingt-huit jours de Marseille, Haïphong à trente-deux (1).

Les éléments du commerce indo-chinois sont, à l'*importation*, les objets manufacturés de l'Europe (étoffes et cotonnades), l'opium de l'Inde, le thé de Chine, le sel ; à l'*exportation*, le riz tient de beaucoup la première place. L'Inde et la Chine sont pour ce produit les premières clientes de leur commune voisine. L'Europe en achète aussi une partie. Le reste va en Australie, dans l'Amérique du Sud, dans la Malaisie et sert à l'alimentation des coulies. Les plus importants objets d'exportation sont ensuite : le bois de teck, les épices, poivre, etc., les peaux, les métaux, le bétail.

Ce sont naturellement les Anglais qui détiennent la plus grande part de ce trafic, mais ce ne sont pas les Français qui viennent au second rang, comme on pourrait s'y attendre, en raison de la position si importante que nous occupons dans ce pays. Les Allemands se font de plus en plus, au détriment même des Anglais, les rouliers de toutes ces mers. Leurs progrès sont rapides et ce sont eux, si nous n'y prenons garde, qui profiteront le plus de nos conquêtes et des sacrifices si lourds en hommes et en argent que nous nous serons imposés, et que nous supportons encore, pour arriver à l'entière pacification de la contrée.

---

(1) Commerce des ports indo-chinois :

Rangoun (1894-95)..... 260.772.500 francs.

Singapoure et autres ports des Straits settlements (1894) :

	Navires.	Jauge.
Entrées.....	8.567	5.534.761 tonneaux.
Sorties.....	8.548	5.565.836 —

sans compter les navires indigènes.

Bangkok (entrées et sorties), 1894 :

516 navires jaugeant..... 414.583 tonneaux.

Ports de l'Annam (1894) :

	Navires.	Jauge.
Entrées.....	433	100.806 tonneaux.
Sorties.....	604	108.522 —

Saïgon (1894) :

	Navires.	Jauge.
Entrées.....	514	598.536 tonneaux.
Dont Allemands.....	166	152.651 —
— Français.....	149	183.119 —
— Anglais.....	135	183 093 —

Ports du Tonkin (1894) :

Entrées.....	197 navires.
Dont français.....	115 —
— allemands.....	20 —
— danois.....	25 —
— anglais.....	28 —

Résumé. — L'Indo-Chine, sans être un des grands centres du commerce du monde, a son importance propre. Les maîtres de la Chine et de l'Inde en ont de tout temps convoité la possession, comme d'un grenier à riz, pendant les années de disette.

Mais Français et Anglais ont eu surtout d'autres visées : ils ont voulu s'ouvrir une voie de pénétration dans l'intérieur de la Chine, pour en exploiter les richesses et en attirer les denrées sur leurs marchés.

Tous ceux qui ont vu nos établissements de l'Indo-Chine, et en particulier le Tonkin, ont parlé avec enthousiasme de l'avenir du pays (1).

---

(1) Renseignements statistiques :

1° INDO-CHINE ANGLAISE.

A. *Barmanie.*

(Les statistiques anglaises ne séparent pas la Barmanie de l'Inde, sauf pour quelques détails.)

Superficie.....	443.000 kilomètres carrés.
Population.....	7.605.560 habitants.

Agriculture. Superficie cultivée (1893-94) :

	Hectares.		Hectares.
Riz.....	2.585.600	Thé.....	363
Blé.....	8.400	Coton.....	59.792
Autres céréales.....	416.000	Graines oléagineuses..	171.700
Canne à sucre.....	5.252	Forêts.....	2.700.000

Industrie (les chiffres sont mêlés à ceux de l'Inde).

Commerce (1895) :

Importations.....	88.125.000 francs.
Exportations.....	245.500.000 —
Total.....	333.625.000 —

Pour les détails (principaux clients, principaux objets de commerce), les chiffres sont mêlés à ceux de l'Inde.

Commerce par les frontières de terre avec les États Chan, Xieng-Maï, le Siam et la Chine occidentale (1895) :

Importations.....	18.275.000 francs.
Exportations.....	19.042.000 —
Total.....	37.317.000 —

B. *Straits Settlements.*

Commerce (1894) :

		Dont de ou pour Singapoure.
Importations.....	1.120.000.000 fr.	877.000.000 fr.
Exportations.....	930.900.000	732.000.000
Total.....	2.050.900.000	1.609.000.000

Détail :

Importations.	Francs.	Exportations.	Francs.
Riz.....	100.000.000	Étain.....	176.500.000
Cotonnades.....	62.500.000	Épices.....	19.700.000
Opium.....	55.000.000		
Houille.....	25.000.000		

Commerce avec les Iles Britanniques (1894) :

Importations.....	57.500.000	francs.
Exportations.....	112.500.000	—
Total.....	170.000.000	—

2° ROYAUME DE SIAM.

Superficie.....	633.000 kilomètres carrés environ.
Population	5.000.000 habitants.

Agriculture :

Riz. Quantité exportée en 1894.....	485.255	tonnes (année mauvaise).
Poivre —	937	—

Commerce (1894) :

Importations.....	42.700.000	francs.
Exportations.....	61.675.000	—
Total.....	104.375.000	—

Détail:

Importations.	Francs.	Exportations.	Francs.
Coton.....	7.700.000	Riz.....	42.250.000
Quincaillerie.....	685.000	Teck.....	3.500.000
Opium.....	1.875.000	Poisson.....	4.525.000
Soie.....	1.522.500	Bœufs.....	1.162.000
		Nids d'hirondelles....	1.107.000

3° INDO-CHINE FRANÇAISE.

A. *Cochinchine.*

Superficie.....	55.620	kilomètres carrés.
Population	2.074.453	habitants (1891).
Français.....	3.000	—

Armée..... 1.830 Français. 2.800 Indigènes.

Budget (1895).....	30.300.000	francs.
Part de la France.....	3.158.654	—

Agriculture:

Terre cultivée.....	995.933	hectares, 1/6 du total.
Récolte de riz.....	555.000	tonnes.
Bœufs et buffles.....	143.270	têtes.

Commerce :

Chemins de fer.....	82	kilomètres.
Importations (1893)..	37.545.000	francs.
Dont de France.....	10.603.000	—
Exportations.....	53.454.000	—
Dont pour France...	4.747.000	—
Total	90.979.000	—

B. *Cambodge.*

Superficie	104.700	kilomètres carrés.
Population.....	1.800.000	habitants.
Budget (1895).....	9.287.600	francs.
Armée.....	300	Français.

Importations (1894)...	1.095.800 francs.
Exportations.....	9.132.000 —
Total.....	10.227.800 —

C. *Annam.*

Superficie.....	230.000 kilomètres carrés.
Population.....	6.000.000 habitants.

Armée..... 600 Français. 3.000 Indigènes.

Commerce. Mouvement des ports :

Entrées : 433 navires jaugeant	100.806 tonneaux.
Sorties : 604 —	108.522 —
Importations (1894).....	4.683.979 francs.
Exportations.....	3.066.105 —
Total.....	7.750.084 —

D. *Tonkin.*

Superficie.....	314.110 kilomètres carrés.
Population.....	14.000.000 habitants.

Armée (1892)..... 18.555 hommes dont 6.500 indigènes.

Budget : revenu de l'Annam et du Tonkin..... 37.845.000 fr.
Dépenses de la France pour les mêmes pays... 25.250.000

Agriculture :

Récolte du riz (1892)..... 63.600 tonnes.

Commerce :

Chemins de fer.....	103 kilomètres.
Importations (1894).....	30.775.600 fr.
Exportations.....	15.001.200
Total.....	45.776.800 fr.

Détail. Importations :

Métaux et objets en métal... 5.640.000 fr.

Exportation :

Riz et denrées alimentaires... 8.644.000 fr.

Transit :

Du Yunnan.....	3.200.000 fr.
Pour le Yunnan.....	5.000.000
Total.....	8.200.000 fr.

Résumé du commerce de l'Indo-Chine française (sauf la Cochinchine) :

Importations.....	29.253.000 fr.
Dont de France.....	9.717.000
Exportation.....	13.948.000
Dont pour France.....	820.000

CHAPITRE IV

ASIE ORIENTALE

L'Asie orientale comprend tout ce que nous n'avons pas encore étudié de l'Asie, c'est-à-dire l'immense plateau du centre du continent, les plaines qui se trouvent à l'est, puis les îles de la bordure. Trois pays, dont l'un immense, se partagent cette étendue. Ce sont la Chine, la Corée et le Japon.

I. — EMPIRE CHINOIS

§ 1. — Coup d'œil sur la géographie physique et politique.

Situation et dimensions. — L'Empire chinois occupe à peu près un quart du continent asiatique ; plus étendu que l'Europe, il n'est dépassé en superficie que par l'Empire russe. Du plateau de Pamir à l'océan Pacifique, de la Sibérie à l'Inde et à l'Indo-Chine, il s'étend en un immense triangle sur 11 millions de kilomètres carrés (1).

Composition du sol et relief.— Une ligne tirée de l'extrémité de l'Himalaya au golfe de Liao-Toung divise l'Empire chinois en deux parties très distinctes (2). Au nord-ouest sont les dépendances de l'Empire, plateaux le plus souvent désertiques, souvent d'une grande altitude (Tibet), quelquefois formés par le fond d'une ancienne mer, et sans écoulement actuel (Han-haï du Turkestan et de Mongolie). Au sud-est, la Chine propre, couverte des ramifications du plateau central d'Asie, moyennes montagnes ou grandes plaines, est variée, fertile. Le sol y est composé tantôt d'alluvions modernes, tantôt de la *terre jaune* comparable en fertilité au tchernoziom russe, tantôt enfin de terrains carbonifères d'une richesse inouïe.

Littoral. — La mer de Chine, partie de l'océan Pacifique, qui baigne les côtes de l'Empire, ne dessine que peu d'indentations dans la plaine généralement basse qui la borde vers le nord. Le grand golfe de Pe-tchili, séparé de la mer par les péninsules plus rocheuses du Liao-Toung et

---

(1) Situation astronomique :

Latitude.....	20° et 55° N.
Longitude.....	72° et 133° E.

(2) Léon Rousset ap. Atlas de Schrader, Prudent et Anthoine.

du Chan-Toung, avec les deux ports de Port-Arthur et de Oueï-haï-Oueï, le delta du Hoang-ho y sont les seuls accidents remarquables. A partir de l'embouchure du Yang-tse-Kiang, au contraire, la côte devient découpée, bordée d'îles nombreuses, et offre jusqu'au golfe du Tonkin d'excellents ports.

Climat. — Sur une étendue si considérable, les conditions climatiques ne peuvent être les mêmes. Cependant la séparation est nette entre le sud-est, au climat doux, presque tropical quelquefois, soumis au régime des moussons, et le nord-ouest ou le nord, à la température alternativement sibérienne et sénégalienne. Sur le plateau central, Prjévalsky note des écarts de 80°; près de Pékin, le Peïho est gelé trois mois par an, et le thermomètre dépasse en été 40°. La répartition des pluies n'est pas moins variée : dans la partie méridionale, les moussons apportent une couche d'eau considérable; sur les plateaux du centre et du nord, les vents n'arrivent que débarrassés de leur humidité et la sécheresse règne sans partage. Là s'étendent les déserts du Tibet, de Takla-Makan au Turkestan, et de Gobi en Mongolie.

Cours d'eau. — Les pays chinois possèdent plusieurs sortes de fleuves :

1° Le cours supérieur, montagneux, coupé de rapides des fleuves hindous ou indo-chinois (Indus, Yarou, Salouen, Mékong, Songcoï);

2° Les fleuves ou ouadi temporaires du plateau (Tarim) ;

3° Les fleuves chinois proprement dits : moyens comme le Si-Kiang du sud ou le Peï-ho du nord, ou gigantesques, navigables pour les plus gros navires, mais très dangereux par l'instabilité de leur lit et leurs épouvantables inondations (Hoang-ho, Yang-tse-Kiang). Ces derniers fleuves suppléent au manque d'articulations du littoral et sont les grandes voies de pénétration de la Chine.

Populations. — La Chine est une des agglomérations d'hommes les plus considérables du monde. Les estimations sont souvent fantaisistes et varient quelquefois de près de 100 millions ; on peut cependant admettre que le nombre d'hommes qui vivent dans l'Empire du Milieu va de 350 à 400 millions. La partie sud-orientale est naturellement la plus peuplée, la moyenne y est de 60 habitants environ par kilomètre carré, et peut atteindre, dans certaines provinces, jusqu'à 210. Le reste, en grande partie occupé par des déserts, ne compte que 3 à 4 millions d'habitants, ce qui équivaut à une population spécifique de 0,7.

Ces habitants appartiennent à des branches diverses de la race jaune, et suivent trois religions, quelquefois concurremment : le Confucianisme, le Bouddhisme et le Taoïsme.

Gouvernement. — L'Empire du Milieu, tel est le titre officiel, partagé en provinces de la Chine propre, et pays tributaires du Tibet, de Mandchourie, de Mongolie et de Turkestan, est sous l'autorité absolue de l'Empereur. Chaque province cependant a un vice-roi, dont l'indépendance est très grande en réalité. L'armée, la marine dépendent directement de ces vice-rois, ce qui, en cas de guerre, empêche l'action commune. L'armée est du reste très faible.

Tous les fonctionnaires sont recrutés par voie de concours et forment une aristocratie intellectuelle et administrative jouissant d'une grande influence.

Les budgets de la Chine sont peu rigoureux; on évalue les revenus ordinaires à 407 millions de francs, évaluation bien au-dessous de la réalité.

§ II. — Géographie économique.

La Chine a de tout temps frappé les imaginations; le récit des voyages de Marco Polo a lancé à la recherche du « Cathay » et de ses richesses, Christophe Colomb et ses émules, et cependant, jusqu'à ces dernières années, ce pays est resté absolument fermé aux étrangers; les marchandises européennes n'y pénétraient pas, et les produits chinois ne venaient en Europe qu'indirectement : en somme, quoiqu'elle compte plus du quart de l'humanité, la Chine était une quantité négligeable.

Cette situation si extraordinaire s'est bien modifiée depuis quelques dizaines d'années. De nombreux « pionniers du commerce » ont parcouru le pays, à la recherche des principales sources de richesses qu'il contient, et des voies de communication qui permettent d'y accéder. Des ports sont ouverts, les Européens en ont forcé l'entrée, même par la force des armes. Les Chinois ont su d'ailleurs se défendre et sur le bon terrain. Ils ont su se protéger contre l'invasion trop rapide de nos produits, tout en nous forçant d'acheter les leurs, et ils sont en train de monopoliser à leur profit une bonne partie du commerce que nous faisons avec eux.

Mais ce n'est encore là qu'un état transitoire. La Chine est depuis trop peu de temps encore en relations avec le reste du monde, pour que l'équilibre soit d'ores et déjà atteint. Une chose est certaine, c'est qu'une révolution économique profonde suivra l'entrée d'un pays aussi riche et surtout aussi peuplé dans le mouvement général du commerce.

A. — Agriculture.

Aptitude naturelle. — L'agriculture est de toutes les professions la plus honorée dans « l'Empire du Milieu »; le peuple la considère par tradition comme l'unique source de la richesse et du bien-être; un vieil usage en témoigne : chaque année l'empereur, vêtu en paysan, doit labourer de sa propre main trois sillons.

L'agriculteur chinois, bien que remarquable, a du reste été trop vanté; la méthode de culture est encore primitive, les engrais sont peu employés, l'irrigation est inutile par suite de la richesse des fleuves, l'utilisation de la terre est la conséquence de la densité de la population et de la petitesse des domaines; le possesseur de 6 hectares est un très riche propriétaire. En somme, dans les parties fertiles, le Chinois recueille les produits d'un sol généreux; dans les parties moins fécondes, il n'a pas su violenter la terre comme les riverains de la Méditerranée par exemple.

Il est certain que cet immense pays n'offre pas partout les mêmes

conditions naturelles à l'homme. Les parties extérieures de l'ouest et du nord (Tibet, Turkestan, Mongolie, etc.) sont trop élevées ou condamnées par leur position à une sécheresse croissante; la culture n'existe que dans des vallées bien abritées, au bord des rares cours d'eau; le reste est pâturage ou désert. Au contraire, la Chine propre présente des conditions admirables.

Les « terres jaunes » de la région du « lœss » ne le cèdent en rien en fertilité au fameux Tchernoziom de la Russie méridionale, et elles occupent une superficie bien plus vaste. Accumulée lentement durant des siècles par le vent et par l'eau, la terre végétale atteint parfois une épaisseur de 600 mètres.

Pour gagner de la « terre jaune », les Chinois ont déboisé à outrance et ont ainsi rendu plus terribles les inondations de leurs fleuves.

Mais ces inondations mêmes, qui causent parfois tant de ravages, jouent aussi leur rôle dans l'agriculture chinoise. Elles se reproduisent régulièrement chaque année, et si elles ne sont pas, comme en Égypte, la condition indispensable de la fertilité du sol, elles déposent du moins le long des rives des couches épaisses de limon, qui en accroissent encore la fécondité. Le Hoang-Ho et le Yang-tse-Kiang sont parmi les fleuves du monde qui transportent le plus de matières solides.

Mais les conditions climatiques ajoutent encore à ces qualités du terrain. La chaleur estivale est très élevée; elle dépasse la moyenne de l'Europe méridionale; le ciel est souvent serein, l'action directe des rayons solaires intense : c'est déjà une condition très propice à la maturation des fruits. Et pourtant l'été n'est pas une époque de sécheresse; c'est au contraire pendant cette saison, à l'opposé de ce qui se passe sur les côtes méditerranéennes, que les nuages déversent sur le sol la plus grande quantité d'eau. De sorte qu'on peut dire que la Chine, sans connaître l'exubérante végétation des tropiques, appartient à la zone subtropicale, à la région méditerranéenne, mais avec tout ce que peuvent ajouter d'éclat et de vigueur à cette dernière d'abondantes pluies d'été.

C'est à l'ensemble de ces conditions diverses que la Chine doit le caractère si original de sa végétation et qu'elle doit surtout d'avoir conservé intact le monopole de certaines cultures qui ne pourront que difficilement réussir ailleurs.

On peut distinguer quelques régions différentes en Chine

La Chine méridionale, qui se limite assez exactement aux Nan-Chan et à laquelle se rattache l'île d'Haïnan, n'est qu'un prolongement de la zone tropicale, mais elle n'en a plus la richesse, sans offrir encore les qualités qui distinguent la Chine véritable. C'est une région bâtarde.

Le domaine du Yang-tse-Kiang est sans contredit la zone la plus favorisée de la Chine. C'est là que réussissent le mieux toutes les cultures qui font la richesse de l'Empire, le riz, le thé, la soie, la canne à sucre, le bambou.

Au nord du Tsing-Ling et du Founiou-Chan, les conditions de la cul-

ture rappellent davantage l'Europe : le riz fait place aux céréales, le sorgho devient la nourriture principale des habitants. La Mandchourie, enfin, avec ses prairies et ses arbres fruitiers, ressemble encore plus à nos régions de la zone tempérée. Mais toutes les plantes, qui ont en Europe même, où tout est si mêlé, un domaine assez nettement limité, s'offrent en Chine associées les unes aux autres d'une façon bien plus remarquable encore. Grâce aux précipitations si abondantes et aux chaleurs estivales si élevées, il y a comme une intrusion de la végétation tropicale très loin vers le nord, en sorte qu'on trouve le bambou jusque près du 40e degré et qu'en bien des cantons les pommes de terre et les céréales du nord sont récoltées dans le même champ que la canne à sucre et l'indigo. Il est impossible de déterminer exactement où finit le domaine des unes, où commence celui des autres.

Forêts. — Dans toute la Chine proprement dite, entre Pékin et Canton, il n'y a véritablement que des champs cultivés. On ne rencontre ni prés, ni forêts. Les *forêts* abondent, il est vrai, dans les régions montagneuses de la frontière du Tibet, et notamment dans les provinces du Setchouen et du Yunnan, mais elles sont presque en pays sauvage. Dans toute la Chine moyenne, elles ont été de longue date refoulées par la culture. A mesure que la population devenait plus dense, le domaine des forêts devait naturellement diminuer d'étendue, c'est la loi générale. Si, du reste, ce déboisement a aggravé les crues des fleuves, il ne semble pas avoir transformé le climat.

Ce n'est qu'au nord, au 40° de latitude que l'on trouve encore de vastes étendues de pays boisés. La Mandchourie est la vraie région forestière de la Chine ; c'est là seulement d'ailleurs que sont réunies les conditions climatiques les plus favorables à cette sorte de végétation, et cependant, si l'on en croit les descriptions de Marco Polo, le déboisement n'aurait pas épargné cette province.

Cultures alimentaires. — Les *céréales*, si nécessaires à l'alimentation d'une population aussi pressée, ont dû de tout temps occuper en Chine une surface de terrain considérable.

On sait que le *riz* est le mets national. Il occupe environ le huitième de l'espace cultivé. Il demande un sol bas et humide, facile à inonder, et beaucoup de chaleur. Le riz des marais est le plus répandu. Il donne en moyenne deux récoltes par an, en juin ou juillet et en novembre. Une espèce particulière réclame moins d'eau, mais elle est aussi moins précoce et moins abondante ; on la cultive dans les vallées moins humides de la région montagneuse.

On estime qu'un hectare de rizières fournit en moyenne 50 hectolitres de grains par récolte ; la production totale, qu'il est difficile d'évaluer, n'est peut-être pas inférieure à 500 millions d'hectolitres.

La culture du riz ne s'étend guère vers le nord au delà du cours inférieur du Hoang-Ho ; elle est remplacée par les céréales des pays tempérés ; le *millet* et le *sorgho* sont les plus importantes, l'*avoine* et l'*orge* ne sont employées que pour l'alimentation du bétail, le *froment* sert de préférence

à la préparation des pâtes. Ces diverses céréales sont d'ailleurs répandues dans une grande partie de l'empire du Milieu et spécialement dans le haut pays, partout où le riz ne vient que difficilement ou ne donne pas des récoltes suffisamment abondantes, par exemple dans le Setchouen, le Yunnan.

Les *légumes* jouent un grand rôle dans la nourriture des Chinois. Ils récoltent la plupart de ceux que nous connaissons : pois, haricots, lentilles, navets, asperges, betteraves. La *pomme de terre*, introduite au siècle dernier par les jésuites français, est cultivée en grand dans la zone centrale, au nord et au sud du Yang-tse-Kiang.

C'est par l'abondance des *cultures arborescentes* qui couvrent son sol, que la Chine ressemble surtout à notre zone méditerranéenne. La végétation des arbres toujours verts est représentée par de très nombreuses espèces, lauriers, myrtes, camélias, rhododendrons, buis, etc. Mais au point de vue économique, les végétaux ligneux les plus notables sont les arbres fruitiers, la vigne, le bambou et surtout le thé.

Les étés chauds et relativement secs de la Chine septentrionale sont très favorables à la culture des *fruits*, les pentes tournées vers le nord des montagnes de Chan-Toung, du Ho-Nan mûrissent des produits excellents; les fruits de la zone tropicale se mêlent à ceux de nos climats : bananes, figues, oranges, grenades, pommes, poires, pêches, etc. Marco Polo vantait déjà leur saveur, mais il remarque que la *vigne* ne vient pas en Chine. Elle n'est en réalité dans ce pays qu'une culture de luxe et ne donne que des fruits des plus médiocres. Elle mûrit de préférence dans les jardins du Petchili et du Ching-King et jusqu'en Mandchourie, où la rudesse des hivers oblige de l'enterrer pendant la saison froide. Le *bambou* est l'une des plantes les plus précieuses aux Chinois. Comme le palmier en d'autres pays, il sert à tous les usages : vêtement, habitation, marine. Il fournit même un aliment estimé; les jeunes pousses sont comestibles et entrent pour une part notable dans l'alimentation des indigènes.

Mais c'est le *thé* qui fait surtout la gloire de la Chine et sa richesse ; c'est la principale boisson des Chinois, qui n'ont la plupart du temps à leur disposition que de très mauvaise eau, et c'est en même temps une des plus importantes sources de revenus, aussi bien pour le trésor impérial que pour les particuliers. Le thé est un arbrisseau qui ne dépasse pas en général $1^{m},80$ de hauteur. Les conditions de chaleur et d'humidité qu'exige sa culture sont assez difficiles à réunir; elles expliquent suffisamment pourquoi il ne s'est pas répandu davantage dans d'autres pays du monde. La croissance très activée des feuilles, constamment enlevées, réclame des précipitations abondantes et fréquentes ; mais il faut qu'elles soient suivies de longues éclaircies, qui permettent aux rayons du soleil de donner promptement à ces feuilles le parfum qui fait tout leur prix. Le thé redoute par conséquent une humidité continue; il ne réussit pas sur les sols compacts, où l'eau séjourne; on ne le trouve pas dans les régions basses, ni surtout dans les deltas, mais il se plaît particulièrement

sur les côtes rocheuses et en général sur tous les terrains en pente, où l'eau s'écoule vite, où la terre se sèche rapidement, Il est d'ailleurs assez indifférent à la température et supporte aussi bien les gelées d'hiver que les chaleurs de 40 degrés.

Aussi les districts à thé occupent-ils en Chine une surface considérable. Ils s'étendent depuis les côtes du Fo-Kien et de Tche-Kiang jusqu'à l'extrémité du Sétchouen, de la vallée de Si-Kiang, au sud, jusqu'à la péninsule du Chan-Toung au nord. Mais les meilleures sortes sont récoltées entre 25° et 32° de latitude.

Les Chinois n'ont plus le monopole de cette précieuse denrée. Ce n'est guère, en Europe, que sur les côtes du Portugal qu'il aurait chance de croître. Hors de Chine, il n'a pris jusqu'à présent une certaine importance que dans deux pays, au Japon et dans l'Inde. Mais dans ces deux contrées du moins, les modes de culture et de récolte, les méthodes de préparation et d'empaquetage ont fait en peu d'années de grands progrès, qui laissent bien loin derrière eux tout ce qui se fait dans le Céleste Empire ; les planteurs chinois en sont encore aux vieilles traditions léguées par les ancêtres, et s'ils les ont modifiées, ce n'a pas été, en général, pour les améliorer.

La *canne à sucre*, moins exigeante pour les qualités du sol et du climat, a toujours été une des principales cultures de la Chine ; c'est qu'à un autre point de vue, elle a rencontré dans ce pays des conditions favorables, grâce à la densité de la population. C'est en effet une culture qui exige au plus haut degré, comme celle du riz d'ailleurs et comme la préparation du thé, des soins minutieux et constants, une application patiente et souvent pénible, qui ne peuvent s'accommoder que d'une population nombreuse et peu exigeante. C'est dans ce genre de travaux qu'a toujours excellé le paysan chinois, et c'est en cela que consiste toute sa supériorité. Les plantations les plus importantes sont dans le Fo-Kien et dans l'île d'Haïnan. La production, qui est chaque année plus abondante, dépasse de beaucoup la consommation locale.

Le *pavot* et le *tabac* occupent aussi en Chine de grands espaces. Les sociétés de tempérance n'ayant pas sensiblement remédié aux ravages causés dans tout le Céleste Empire par la consommation de l'*opium*, les industriels chinois ont voulu du moins diminuer le mal, en s'affranchissant de plus en plus des envois de l'Inde. Ils ont planté en grand le pavot sur le plateau du Setchouen et du Yunnan ; et dans toute la Chine méridionale on achète de moins en moins les produits anglais : mais il ne semble pas qu'au total, la consommation ait beaucoup diminué. Le *tabac* est cultivé dans presque toute la Chine par chaque cultivateur pour son usage personnel, mais on ne trouve de grandes plantations que dans la province de Hou-Pé et sur le Hoang-Ho.

Cultures industrielles. — Parmi les *cultures industrielles*, le *coton* ne peut plus soutenir la concurrence avec les produits indiens et américains ; et l'importation toujours plus grande des cotonnades anglaises restreint tous les jours davantage la surface des champs consacrés à cette culture.

En revanche, l'ortie blanche ou *china-grass* commence à prendre une certaine importance comme plante textile; on l'exporte en Angleterre et en France.

Les *plantes tinctoriales* sont nombreuses et celles qui fournissent le jaune, safran, etc. sont au premier rang. L'*indigo* est une culture très prospère dans les provinces voisines de notre colonie du Tonkin, Kouang-Si, Kouang-Toung, île d'Haïnan. Les huiles pour la consommation, l'éclairage, le vernissage sont fournies par des *plantes oléagineuses* nombreuses, et la *laque* si fameuse n'est que la résine d'un arbre qu'on substitue partout au coton, surtout dans les provinces centrales. Une sorte de roseau, l'aralia papyrifera, sert à la fabrication du *papier de riz*.

Élevage. — L'*élevage* n'est pas une industrie prospère dans l'Empire du Milieu et il est complètement négligé dans toute la Chine proprement dite, où les herbages manquent totalement et où la propriété est trop morcelée. Au reste, le genre de cultures auxquelles s'adonne de préférence le Chinois réclame peu le secours des animaux de labour. Tout se fait à la main dans les plantations de thé, de canne à sucre, de riz, de tabac, comme chez nous pour la vigne. Les transports mêmes se font à dos d'hommes dans une grande partie de la Chine, où l'assistance des cours d'eau rend d'ailleurs le service des bêtes de somme moins nécessaire. Le bétail enfin ne sert pas davantage à l'alimentation; les indigènes n'utilisent ni la viande ni le lait; ils ne fabriquent ni beurre ni fromage.

Les animaux domestiques sont donc très rares dans toute la Chine agricole; on rencontre pourtant des bœufs et des buffles, qui sont employés à quelques travaux des champs et aux transports les plus pénibles. Les porcs, les chèvres, la volaille abondent dans toutes les maisons, ce sont les seules viandes que les Chinois consomment. Les canards sont élevés en grand.

Les hauts plateaux du Tibet et de la Mongolie, les plaines de la Mandchourie sont beaucoup plus favorables à l'élevage, comme en général tous les pays de steppes herbeuses, où la terre est peu fertile, la population peu dense. Les *chevaux* sont élevés en troupeaux considérables chez les Mongols et les Mandchoux; les *yacks*, les *moutons* sont la principale richesse des habitants du Tibet et du Turkestan. La Mandchourie est également un grand pays d'élevage et de chasse.

Le poisson est, après le riz et la viande de porc, le principal objet de l'alimentation chinoise; aussi la *pêche* est-elle passée dans ce pays à l'état d'art véritable, le long des cours d'eau, sur les étangs et les lacs. La pisciculture est très avancée et très savante, c'est une des occupations favorites des Chinois. La pêche maritime est également très active parmi les insulaires de la côte. Les îles Chu-San sont le centre de cette industrie, c'est là qu'on sale une grande partie du poisson destiné à être vendu dans l'intérieur du pays.

Mais c'est à une branche toute spéciale de l'élevage que les Chinois ont dû surtout leur renom. La culture du *ver à soie* est de temps immémorial une spécialité de leur pays.

Ils ont toujours passé pour en être les principaux producteurs, et c'est à ce titre qu'ils ont été connus des Grecs et des Romains. L'empire chinois a d'ailleurs conservé jusqu'à notre époque une place tout à fait prééminente pour la production de la soie. L'élevage des vers à soie s'était sans doute répandu en Europe de très bonne heure, dès les premiers temps du moyen âge; mais les maladies qui depuis plusieurs années sévissent sur les magnaneries de l'Occident n'ont pas peu contribué à rendre au pays d'origine une partie de son importance d'autrefois. Malgré les progrès accomplis, ni le Japon, ni l'Inde, ni le Levant, ne peuvent entrer en comparaison sous ce rapport avec la Chine.

La soie, qui est l'étoffe nationale de tout l'empire, est produite par différents vers, dont celui du mûrier n'est qu'une variété. La moitié au moins des cocons est fournie par les vers du frêne, du ricin, du chêne; les fils donnés par ces dernières sortes sont peut-être plus communs, mais ils sont aussi plus solides, ce sont eux surtout qu'emploient les industriels du pays pour la fabrication des tissus destinés aux indigènes.

C'est encore en fin de compte à la densité de sa population que la Chine doit d'avoir maintenu pour ce produit comme pour tant d'autres sa supériorité. Des milliers de paysans n'ont pour toute fortune que quelques pieds d'arbres qu'ils soignent de toute leur ardeur.

Tche-Kiang et Kiang-Sou sont les principaux centres de la culture de la soie; ils fournissent plus de la moitié de la production annuelle, mais c'est Chang-Haï qui est l'entrepôt central et c'est dans un rayon de 200 kilomètres autour de cette ville que s'échelonnent les marchés secondaires.

La production totale ne peut être évaluée que très approximativement, mais elle semble double de celle de l'Europe, et égale en somme à la production du reste du monde. La Chine conserve donc incontestablement le premier rang, mais elle aura de plus en plus à lutter contre la concurrence étrangère. L'Italie surtout la suit de près et menace très sérieusement de lui enlever ses débouchés d'Europe. Le Japon d'autre part lui ferme la route de l'Amérique.

Mais malgré tous ces dangers très réels, et bien que la Chine ait perdu, pour ses produits les plus précieux, son ancien monopole, on voit néanmoins de quelles ressources immenses dispose son agriculture et de quelles richesses nouvelles elle peut devenir la source, lorsque les Chinois se seront décidés — un peu trop tard, peut-être — à quitter leurs vieilles méthodes et à profiter des progrès que leur apporte la civilisation occidentale.

B. — Industrie.

Richesses minérales. — Les Chinois commencent toutefois à se porter vers l'industrie, et leur pays n'est pas à vrai dire moins bien pourvu de ce côté en ressources naturelles, qu'il ne l'est pour l'agriculture. C'est d'abord le pays du monde le plus riche en *houille*, et celui peut-être où l'exploitation de ce précieux combustible est la plus ancienne.

Marco Polo lui consacre un des chapitres les plus curieux de sa relation : « C'est une manière de pierres noires, dit-il, qui se cavent des montagnes et se trouvent par toute la province de Cathay. On s'en sert de préférence au bois, parce qu'elles « ardent mieux et coûtent moins ». Et un commentateur ajoute que le bois n'eût jamais pu suffire à la grande quantité de bains chauds qu'ont l'habitude de prendre les Chinois ! La houille — qui sert aujourd'hui à d'autres usages — paraît se trouver dans toutes les provinces de la Chine. Les gisements les plus riches, si bien explorés par le professeur von Richthofen, sont ceux du Petchili, du Chan-Toung, du Chan-Si. Ils ne couvrent pas moins d'un million de kilomètres carrés, près de deux fois la superficie de la France, et renferment, sur une épaisseur moyenne de 12 à 16 mètres, des provisions inépuisables d'excellent anthracite, qui pourraient suffire aux besoins du monde pendant plusieurs milliers d'années. Mais l'exploitation est encore très primitive, les transports se font à dos de mulets, tandis qu'il suffirait d'un chemin de fer pour faire du Chan-Si en particulier, qui est la première province houillère de la Chine, un des plus grands marchés du monde. Pour le moment, les houilles anglaises et australiennes pénètrent encore dans le pays, mais ne peuvent beaucoup tarder à en être refoulées.

Les principaux bassins actuellement exploités sont ceux de Petchili (à quelques kilomètres au nord de Péking) et Chan-Toung, qui fournissent un charbon de première qualité ; les mines du Setchouen servent au ravitaillement des navires du Yang-tsé-Kiang.

La Chine est riche en *métaux* de toute nature, mais tire si peu parti de ses richesses, qu'elle continue d'importer en quantités toujours croissantes les minerais d'Angleterre et des îles de la Sonde; ce n'est que le développement des voies de communication qui pourra l'affranchir du lourd tribut qu'elle paye annuellement de ce chef à l'étranger.

Les sables d'alluvion du Yang-tsé-Kiang contiennent des paillettes d'*or*, qu'on en retire en petite quantité ; des mines riches dans le Yunnan, le Setchouen, le Kouang-Si, ne sont pas exploitées. L'*argent* vient des mêmes provinces et aussi des pays situés au nord de la « grande muraille ». Le Chan-Toung recèle d'abondants filons; l'exploitation n'en a pas encore été autorisée. On estime que la Chine produit environ annuellement pour 50 millions de francs de métaux précieux (1).

Les autres métaux sont localisés dans deux grandes régions. Le Chan-Si, déjà riche en charbon, possède encore d'immenses gisements de *fer*, où le minerai est de première qualité. On remarquera que cette réunion dans les mêmes districts du métal et du combustible en si grande abondance assure à la Chine une situation tout à fait privilégiée et un grand avenir industriel. C'est au même avantage que l'Angleterre doit la prospérité de son industrie. On peut rattacher au Chan-Si le Chan-Toung,

---

(1) Production de l'or en Chine (1893) :

12.678 kilog. valant 43.647.000 francs environ.

où le *fer*, le *cuivre*, le *plomb* abondent également dans le voisinage des dépôts de houille, tout près de la mer; mais c'est jusqu'à présent la région du sud-ouest, du Yunnan, qui est le véritable pays à minerai de la Chine. L'industrie métallurgique, active depuis des siècles, y a été poussée jusqu'à une grande perfection. Tous les métaux utiles, fer, cuivre, *étain* s'y rencontrent. Mais le Yunnan est loin de tous les ports chinois; c'est le Tonkin qui en est le débouché naturel beaucoup plus que Canton. L'exploitation de ces mines peut être pour notre jeune colonie une abondante source de richesses.

Le *sel* nécessaire à la nourriture d'une aussi grande population se tire à la fois des mines de sel gemme du Petchili, des salines du littoral, des nappes souterraines d'eau salée du Setchouen, qu'on exploite de vieille date au moyen de puits artésiens.

Le *kaolin* s'extrait de préférence aux environs du lac Poyang, sur la frontière du Ngan-Hoei et du Kiang-Si. C'est même d'une localité située non loin de là, Kao-Ling, que la terre à porcelaine a tiré son nom.

Autres industries. — Outre toutes ces ressources naturelles, la Chine est riche aussi, pour ainsi dire, de tous les avantages que lui assurent le grand nombre de bras dont elle dispose, et de toutes les qualités, plus précieuses encore dans le travail des mines que dans l'agriculture, qui distinguent ses habitants; elles ont fait au dehors la supériorité des coulies. Ce sont là des avantages d'une portée immense pour l'avenir et qu'aucun autre pays du monde, pas même en Europe, ne possède à un si haut degré.

Ce sont encore les mêmes avantages naturels qui ont fait de tout temps de la Chine un grand pays d'*industrie mécanique*. Marco Polo, qu'il faut toujours consulter quand il s'agit de ce pays, parle avec enthousiasme de l'activité industrielle extraordinaire dont il fut témoin dans un grand nombre de villes. Mais cette indusstrie n'a pas amélioré ses procédés, et ne peut lutter contre la concurrence européenne qui produit à meilleur marché. Presque tous les objets « chinois » ou « japonais » vendus en Europe sortent de nos manufactures. Une transformation complète de ses procédés de fabrication, conséquence de l'exploitation de ses richesses minérales, peut seule rendre quelque vie à l'industrie chinoise.

Au reste, il est impossible de passer en revue les innombrables manifestations de l'activité humaine qu'une aussi nombreuse population a dû faire naître. On peut tout au plus signaler celles qui sont en rapport plus direct avec le sol ou que leur valeur artistique a pu rendre fameuses.

La fabrication du *sucre* et des *eaux-de-vie* de riz et de sorgho, des *pâtes*, la préparation des *fruits confits* et surtout du *thé*, sont les principales industries alimentaires.

Le travail des métaux s'exerce de préférence sur le *cuivre*, c'est en cette matière que sont fabriqués tous les objets d'usage journalier. Les *vases de bronze* ont bien perdu de leur valeur et de leur ancienne réputation.

Les *porcelaines*, si fameuses, n'ont pas su davantage conserver leur re-

nom. Les plus fines sortent aujourd'hui de Sèvres, de Meissen, de Saint-Pétersbourg; les modèles seuls sont chinois : mais on compte aujourd'hui encore, en Chine, plusieurs centaines de fabriques, qui sont toutes concentrées dans la région qui produit le kaolin.

Le tissage de la *soie* est au premier rang des industries; on la travaille un peu dans toutes les provinces, mais le principal centre manufacturier de ce produit est Hang-Tchéou, non loin de Chang-Haï, qui en est le grand entrepôt commercial. Les soieries sont réservées à la classe riche, aux fonctionnaires; les *cotonnades* communes, teintes en bleu, sont le vêtement le plus répandu dans le peuple; les Chinois savent donner aux unes et aux autres les couleurs les plus variées : l'art de la *teinture* est très avancé chez eux.

Les *nattes de paille* et le *papier* fournissent chaque année un appoint notable à l'exportation. Les *objets* de tous genres, en *laques* de toutes couleurs, sont fabriqués dans diverses villes, qui ont chacune la spécialité d'une teinte; et les bijoux en *jade*, taillés dans le Yunnan, sont très estimés en Europe. Faut-il citer enfin, pour son nom, l'*encre de Chine*, préparée à Ngan-King, avec un mélange de noir de fumée et de colle de poisson ?

C. — Commerce.

Voies de communication. — La Chine est, à l'heure présente, un des grands centres d'attraction du monde ; les peuples européens cherchent à la pénétrer de toutes parts, pour en exploiter les abondantes ressources agricoles et minières, et c'est sur ses 400 millions d'habitants qu'ils comptent pour y écouler l'excédent des produits de leur industrie.

C'est pour atteindre ce but que les Anglais, les Français, les Russes assiègent au nord et au sud les frontières de l'empire et se disputent les voies d'accès qui mènent dans l'intérieur du pays.

Toutefois, il ne suffit pas aux marchandises européennes d'arriver jusqu'aux limites de la Chine, par terre ou par mer, il faut encore qu'elles puissent facilement se répandre dans l'intérieur. Or, les voies de communication sont actuellement très défectueuses dans toute l'étendue de l'empire et les Chinois, qui voient le danger, ne semblent pas pressés de remédier à cet état de choses.

Ce sont les *voies navigables* qui sont, dans toute la Chine, les grandes routes du commerce intérieur et ce sont elles qui transportent la plus grande quantité de marchandises; toutefois le Hoang-ho, sujet à des crues ou à des baisses très caractérisées, est peu propre à la navigation. Mais le Yang-tse-Kiang est une des plus merveilleuses voies de communication du monde, une des plus utiles à l'humanité. Le mouvement de la batellerie y est intense; Marco Polo comptait déjà 15,000 embarcations amarrées dans un seul des ports. Aujourd'hui encore, à Hankeou, les jonques se succèdent sur une longueur de plus de 7 kilomètres. Les eaux du fleuve sont si profondes que les steamers européens le remontent sans transbordement jusqu'à une distance de 400 ou 500 kilomètres de l'em-

bouchure et vont y chercher les productions du bassin supérieur. Malheureusement, le haut cours du fleuve est embarrassé de nombreux rapides, qui permettent tout au plus le passage — difficile — des jonques, mais semblent à peu près impraticables aux vapeurs. Nombre d'affluents du Yang-tse-Kiang ne rendent guère moins de services que le fleuve même, en établissant avec les cours d'eau du nord et du sud, le Hoang-Ho, le Si-Kiang, des communications relativement faciles.

Le réseau des voies naturelles, qu'on ne connaît encore que bien imparfaitement, est d'ailleurs merveilleusement complété par un système de canalisation savante qui date de plusieurs siècles. Mais le fameux « grand canal » qui s'étend sur plus de 1,100 kilomètres, de Hang-Tchéou à Tien-Tsin, près Pékin, est une œuvre trop vantée. Sa construction n'a pas exigé beaucoup d'art, ce n'est qu'un fossé sans écluses tracé à travers des marécages; il a rendu toutefois des services immenses, en reliant le nord et le sud et en permettant d'éviter les côtes dangereuses de la mer Jaune; c'est la grande voie qui a assuré pendant des siècles l'alimentation de toute la Chine septentrionale. Mais il est aujourd'hui dans un état déplorable d'abandon, et les projets de restauration proposés par les ingénieurs européens ne semblent pas près d'être mis à exécution.

Au reste, le développement du cabotage et les progrès de la marine chinoise l'ont rendu moins nécessaire qu'autrefois. Le cabotage, favorisé par une étendue de 5,000 kilomètres de côtes, est surtout actif de Chang-Haï à Canton, tout le long de la région montagneuse, où les transports à l'intérieur sont rendus plus difficiles par l'absence de voies naturelles de communication. Mais, au nord même de cette zone, le trafic maritime s'est beaucoup développé; c'est par mer surtout que le riz est aujourd'hui dirigé sur la capitale de l'empire; mais le grand canal amélioré pourrait éventuellement jouer son ancien rôle le jour où une puissance quelconque s'aviserait de fermer le golfe de Petchili pour affamer Pékin.

Navigation fluviale et cabotage font vivre une immense population de mariniers, dont le type et le mode original d'existence n'ont pas beaucoup varié depuis le XIIIe siècle.

Les *routes* sont difficiles à construire en Chine, aussi bien dans la terre jaune, où il faut creuser de profondes tranchées, que dans les plaines basses constamment inondées de l'est. Pourtant, à l'époque de la dynastie mongole, vingt et une routes rayonnaient au départ de Pékin dans toutes les directions : quelques-unes n'avaient pas moins de 4,000 kilomètres de longueur; c'est ainsi que Lan-Tchéou, Tching-Tou-Fou, Yunnan, Canton, Fou-Tchéou, étaient reliés à la capitale. Ces routes, qui avaient exigé des travaux d'art considérables, dont il reste encore des traces, étaient, en général, larges de 25 mètres, bordées d'arbres et d'allées; la plupart, complètement en ruine, ne sont plus que des sentiers, accessibles tout au plus aux mulets et aux porteurs de palanquins.

En dehors de la Chine proprement dite, des chemins de caravanes conduisent dans les pays tributaires et se continuent jusqu'au delà des limites de l'empire. Les communications sont d'ailleurs difficiles; elles

ne se font que par chameaux, et ce mode de transport, très coûteux, ne peut s'employer que pour les marchandises de prix. Pékin est le point de départ des routes qui vont en Mongolie et gagnent la Sibérie par Maïmatchin et Kiakta ; de Lan-Tchéou partent celles qui se dirigent vers le Turkestan chinois. C'est à Han-Kou que se forment les caravanes du Tibet et c'est enfin Talifou qui équipe les convois destinés à la Barmanie et au Laos.

La construction des lignes de *chemin de fer* ne peut manquer d'exercer sur le développement économique et social de la Chine une influence énorme, et d'avoir pour le reste du monde des conséquences immenses. Ce pays est encore, en réalité, fermé aux Européens, et il ne leur sera vraiment accessible que le jour où les rails le sillonneront sur de longs espaces. Au reste, c'est précisément pour retarder, autant que possible, l'intrusion de l'influence européenne, tant redoutée dans leur pays, que les Chinois se montrent si réfractaires à l'établissement de voies ferrées. L'opinion publique n'y est pas moins hostile; on a dû suspendre, en 1876, l'exploitation d'un premier tronçon, de Chang-Haï à Wou-soung, quelques mois à peine après l'ouverture.

Cependant une ligne est en exploitation, de Takou (embouchure du Peï-ho) à Tientsin, et, d'un autre côté, à Young-Ping ; enfin, en 1889, l'Empereur a décidé la création d'une grande ligne, de Pékin à Han-Koou sur le Yang-tse-Kiang; il faut avouer que les travaux ne sont pas encore commencés. Une récente convention stipule la prolongation des voies ferrées françaises du Tonkin dans les provinces méridionales de l'empire.

Quoi qu'il en soit, la Chine ne pourra résister longtemps encore, et il semble que les dures leçons de la dernière guerre avec le Japon doivent engager son gouvernement à établir des lignes stratégiques, bientôt transformées en routes commerciales. Le branle une fois donné, le mouvement ne s'arrêtera sans doute plus.

Commerce intérieur. — Dans un pays si peuplé, qui comprend tous les climats, toutes les cultures, le mouvement des échanges entre les diverses régions devrait avoir un développement prodigieux. Mais, d'une part, toute la population est massée dans la Chine proprement dite, où le sol, en temps normal, suffit à peu près à sa subsistance. Elle ne demande rien au reste de l'empire et n'y envoie en revanche ses produits que pour une médiocre valeur (thé). La difficulté des transports, d'autre part, ne sollicite pas le commerce, et la circulation de l'argent se fait encore d'une façon primitive.

C'est le long des voies navigables que tout le mouvement est concentré. Au reste, la construction du « grand canal » n'est due qu'à la préoccupation constante du gouvernement de Pékin d'assurer l'approvisionnement des provinces du Nord en facilitant les envois de riz du Sud. Toutefois, c'est dans la région du Yang-tse-Kiang, où la population se presse à raison de 400 habitants par kilomètre carré, que le trafic local est le plus intense ; mais les relations avec la côte sont encore relativement peu développées. On évaluait à 450 millions de francs seulement le

commerce qui s'est fait sur ce fleuve en 1886. Il ne s'était accru que d'un cinquième dans l'espace de quinze ans. Le grand entrepôt de toute la Chine intérieure est *Han-Koou*.

Commerce extérieur. — Les relations *par terre* sont peu actives. *Kachgar*, au pied du Pamir, a joué jadis un grand rôle dans le trafic général, quand les caravanes de commerce transversaient encore le « Toit du monde ». C'était alors l'intermédiaire entre la Chine et l'Occident. Mais elle était déjà bien déchue au XIIIe siècle, et depuis cette époque elle n'a retrouvé qu'à de longs intervalles et pendant de courtes périodes un regain de prospérité.

Ce sont de nos jours les voies du Nord qui ont le plus d'avenir. La Dzoungarie semble bien être la porte de la Chine sur l'Europe; c'est par là sans doute que passeront plus tard les voies ferrées, mais le commerce n'a pas encore pris cette direction. Cette voie n'est suivie d'ailleurs que par le thé en briques, produit de qualité inférieure, fabriqué avec les tiges et les débris des feuilles et destiné surtout aux habitants de la Sibérie et de l'Asie centrale.

Par les frontières du Sud, les relations sont encore moins actives; la seule route suivie régulièrement par les caravanes est celle de *Talifou* à Bhamo. Cependant, depuis quelques années, comme nous l'avons vu plus haut, des relations assez actives se sont établies entre Mong-tsé (Yunnan) et Laokay (Tonkin), ou entre le Kouang-si et Langson. Ce mouvement ne peut que s'accroître avec l'amélioration des voies navigables et la construction de chemins de fer dans l'Indo-Chine française. En somme, le Tonkin doit être la porte de sortie des produits du Yunnan, du Setchouen, du Koeï-Tchéou et d'une partie du Kouang-si; il le sera si nous le voulons bien.

Le commerce *par mer* a pris depuis quelques années une grande extension, mais peu proportionnelle encore aux richesses du pays et à la densité de la population. Les Chinois se tiennent sur la défensive. Ils ont bien ouvert aux Européens vingt et un de leurs ports, mais la marchandise débarquée n'est pas encore vendue; et ce n'est pas sans acquitter un bon nombre de taxes plus ou moins arbitraires et sans subir de la part de l'administration elle-même des vexations inouïes que les commerçants réussissent à la faire pénétrer dans l'intérieur.

Chang-Haï est de beaucoup au premier rang des ports chinois. Sa situation à l'embouchure du Yang-tse-Kiang est excellente. Il est le débouché de toute la Chine centrale, où sont accumulées les richesses, — pays surpeuplé, qui offre d'autre part aux marchandises européennes un des plus vastes marchés du monde.

Canton vient ensuite, bien qu'assez loin après Chang-Haï; la région du Si-kiang est moins riche et moins peuplée et offre aux produits de l'Occident un débouché moins sûr.

Il ne faut pas oublier de mentionner le port anglais de *Hong-Kong*, qui reçoit en transit une grande partie des denrées chinoises ou étrangères, à l'importation comme à l'exportation.

Les autres ports sont, par ordre d'importance, *Amoy*, *Cha-toou* (Swatow), *Tien-tsin*, port de Pékin, *Fou-tchéou*, *Han-Koou*, etc. (1).

La valeur du commerce extérieur de la Chine oscille dans les environs de 1 milliard de francs. Mais ce chiffre, provenant de l'administration des douanes étrangères, ne comprend pas les marchandises transportées sur les bâtiments indigènes. Comme le pavillon chinois entre pour un quart environ dans le tonnage général des ports, il faut sans doute l'augmenter d'une quantité équivalente, pour avoir la valeur réelle du commerce extérieur de la Chine. Mais on n'obtient encore de cette façon qu'un milliard et demi. C'est à peine le cinquantième du mouvement annuel des affaires dans le monde (2).

Les *importations* consistent surtout en cotonnades, opium, huiles, métaux, poissons, lainages et houille. La Chine *exporte* surtout de la soie brute ou manufacturée, du thé, du sucre, des pailles tressées, etc. (3).

Ce sont les Anglais qui ont la plus grande part aux échanges avec la Chine; les Américains, les Allemands, les Japonais viennent ensuite. La France occupe tout au plus le cinquième rang (4).

Dans le mouvement total des ports chinois, ce sont les navires anglais dont le tonnage atteint le chiffre le plus élevé, les Chinois viennent ensuite, et gagnent de plus en plus de terrain, puis les Allemands, les Japonais, les Français et les Américains. On peut espérer que la position privilégiée que

---

(1) Mouvement des ports (1894) :

	Importations.	Exportations.
Chang-Haï	386.648.000 fr.	233.688.000 fr.
Canton	54.968.000	63.012.000
Amoy	25.488.000	26.548.000
Cha-Toou	34.400.000	9.000.000
Tien-Tsin	18.204.000	26.420.000
Fou-tchéou	17.644.000	19.064.000
Han-Koou	56.000	17.600.000

(2) Commerce chinois :

	Importations.	Exportations.	Total.
1893	516.964.000 fr.	527.804.000 fr.	1.044.768.000 fr.
1894	558.276.000	578.760.000	1.137.036.000

(3) Détail du commerce (1894) :

Importations.	Francs.	Exportations.	Francs.
Cotonnades	208.420.000	Soie	170.576.000
Opium	133.344.000	Thé	127.416.000
Huiles	32.020.000	Sucre	9.744.000
Métaux	30.104.000	Paille	10.124.000
Poissons	20.628.000		
Lainages	14.160.000		
Houilles	12.184.000		

(4) Voir à chacun de ces pays.

nous avons acquise en Indo-Chine nous permettra de lutter plus avantageusement avec nos rivaux, sinon sur mer, du moins par terre (1).

C'est à vrai dire un des premiers buts de notre intervention dans ces parages; et on ne saurait vraiment regretter les sacrifices qu'elle nous a pu coûter quand on place en regard du chiffre de la population chinoise la part si faible que ce pays prend encore au mouvement total du commerce dans le monde. Toutefois un pays très peuplé n'est pas nécessairement un marché de grande importation : un pays de caractère agricole l'est moins que tout autre. Et le jour où la Chine, avec son innombrable et puissante main-d'œuvre appliquerait à l'industrie les richesses minérales de son sol, ce serait une importation de matières alimentaires qu'elle appellerait beaucoup plus qu'une importation d'objets manufacturés. Enfin le Japon est bien placé et bien pourvu pour faire concurrence aux Européens et aux Américains du Nord.

II. — CORÉE

Le royaume de Corée occupe la péninsule située entre la mer Jaune et la mer du Japon. Très peu connu encore, ce pays est montagneux en général, ne compte que peu de plaines, et un seul fleuve navigable, la rivière Han, qui passe dans la capitale, Séoul. Le climat ressemble à celui de la Chine du Nord; il est donc assez rigoureux.

La population appartient à la race jaune et parle une langue intermédiaire entre celle des Mongols et celle des Japonais. Longtemps considérée comme tributaire de la Chine, la Corée en a été rendue indépendante à la suite de la guerre sino-japonaise de 1894-95. Mais cette indépendance n'est que provisoire semble-t-il : le Japon surveille de près l'administration depuis la guerre, la Russie attend l'occasion d'intervenir, et l'Angleterre se prépare à empêcher toute intervention extérieure ; c'est un des points inquiétants de la politique générale (2).

La Corée, bien arrosée dans toutes ses parties, donne à peu près les mêmes productions que la Chine septentrionale. Le *riz*, dont la culture

---

(1) Mouvement des ports chinois (1894) :

	Navires.	Jauge.
Total.....	38.063	29.622.000 tonnes.
Dont Anglais.....	20.527	20.496.347 —
Chinois.....	13.123	5.539.216 —
Allemands...	2.429	1.983.605 —
Japonais....	420	379.014 —
Français....	293	348.291 —
Américains .	107	129.127 —

(2) Note statistique :

Superficie.....	218.600 kilomètres carrés.
Population	6 à 10 millions d'habitants.

Revenus (la plus grande partie en nature) évalués à 9 ou 10 millions de francs

est favorisée par de nombreux canaux d'irrigation, est, comme en Chine, la principale nourriture des habitants, qui plantent encore quelques *céréales*, blé, maïs, millet.

Les *légumes* sont cultivés en grand, et les *fèves* sont un des principaux objets de l'exportation. Les *arbres fruitiers* sont nombreux, la *vigne* réussit mieux qu'en Chine. Le *coton*, le *chanvre*, le *tabac*, sont les principales cultures industrielles. Il y a dans tout le pays de vastes et bons pâturages qui nourrissent un *bétail* nombreux. On élève à la fois chevaux, bœufs, moutons, porcs, chèvres. La chair du chien est un mets estimé.

Les *forêts* couvrent une partie de la superficie du pays. Outre les bois de construction, dont elles fournissent d'abondantes quantités, elles sont riches en gibier. La présence de quelques animaux à fourrure dans le nord annonce le voisinage de la Sibérie.

La pêche enfin est une industrie active sur toutes les côtes ; et le poisson séché ou salé entre pour une bonne part dans l'alimentation des indigènes.

Mais la grande richesse de la Corée, ce sont ses *mines*. L'*or* et l'*argent* sont très abondants dans tout le royaume. Il y a des montagnes entières de minerai de *fer*, dont l'exploitation ne présente aucune difficulté.

L'*industrie* des Coréens est assez développée, mais elle a été jadis beaucoup plus brillante. Ce sont eux qui ont appris aux Japonais l'art de la fabrication des poteries et des porcelaines.

Le tissage des cotonnades, des toiles, des tapis de laine, la fabrication des armes et du papier, la préparation des huiles et vernis, sont aujourd'hui les principales occupations industrielles des habitants; les soieries sont importées de Chine.

La Corée a signé, depuis 1876, des traités de commerce avec les principaux États, et trois ports ont été ouverts aux étrangers : Chemoulpo, Fousan et Gensan.

Dans ces trois ports, le commerce extérieur s'est élevé en 1894 à 23 millions de francs, mais ce n'est, semble-t-il, qu'une partie, et non la plus grande, du commerce total, qui se fait encore soit par les ports non ouverts aux étrangers, soit par les frontières russe et chinoise (1).

Les principaux objets du commerce sont, à l'*importation*, les cotonnades, lainages, métaux ; à l'*exportation*, le riz, les légumes et les cuirs (2).

---

(1) Commerce (1894) :

Importations.....	14.007.500 francs.
Exportations.....	8.640.000 —
Total.....	23.247.000 —

Environ 60 p. 100 des importations vient d'Angleterre et 30 p. 100 du Japon.
Mouvement des ports :
1313 navires jaugeant 365.000 tonnes, dont 11.712 tonnes par navires anglais.

(2) Principaux objets du commerce (1894) :

Importations.	Francs.	Exportations.	Francs.
Cotonnades.....	5.950.000	Riz	3 025.000
Métaux.....	410 000	Légumes.....	1.287.500
Lainages.....	112.500	Cuirs.....	822.500

III. — JAPON

§ I. — Coup d'œil sur la géographie physique et politique.

L'Empire du Japon s'étend, en une longue série d'îles, le long de la côte orientale de l'Asie ; il comprend d'abord, au centre, l'archipel du Japon proprement dit, qui se prolonge du côté du nord, par les Kouriles jusqu'à la pointe du Kamstchatka, puis, du côté du sud, par les îles Riou-Kiou, jusqu'à Formose; cette dernière île a été cédée au Japon par la Chine, à la suite de la dernière guerre sino-japonaise.

Relief. — Toute cette chaîne d'îles est montagneuse et volcanique; elle fait partie du grand « cercle de feu » qui entoure l'océan Pacifique. Les montagnes qui couvrent la plus grande partie de la superficie du Japon atteignent des hauteurs considérables (3,800 mètres à Formose, 3,750 au Fusiyama de Nippon).

Littoral. — La richesse d'articulation est très grande : les îles les plus importantes sont effilées, découpées, présentent des golfes profonds, abris sûrs pour les navires. Entre les îles de Nippon, Kiou-Siou et Sikok, s'allonge la Méditerranée japonaise, semée d'innombrables îlots, sorte d'immense rade où les navires sont relativement à l'abri des redoutables coups de vent de la période du changement de mousson.

Climat. — Ces îles ont naturellement un climat maritime, tempéré et humide, qui les a fait comparer souvent à l'archipel occidental de l'Europe, aux îles Britanniques. Cependant, du nord au sud, du Tropique du Cancer au 50° de latitude, il y a des différences de climat considérables : Formose est encore presque tropicale, tandis que les Kouriles sont presque sibériennes. Les moyennes de Tokio, dans l'île centrale de Nippon, sont, en hiver de 4°, et en été de 25° au-dessus de zéro. Les pluies diminuent à mesure que l'on marche vers le nord; de $2^{m},20$ dans Kiou-Siou, elles descendent à $0^{m},70$ dans Yéso.

Cours d'eau. — L'eau ne manque donc pas, mais, nulle part, un fleuve ne peut trouver l'espace nécessaire pour se développer. Le plus important, le Sinano-Gava, ne dépasse pas 300 kilomètres de cours.

Populations. — Le Japon est peuplé par une branche de la race jaune; la population y atteignait, au 1er janvier 1894, le chiffre de 41,388,000 habitants, ce qui, pour une superficie de 382,416 kilomètres carrés, donne une population spécifique assez dense (108 par kilomètre carré). L'acquisition de Formose a porté la superficie à 417 millions de kilomètres carrés, et la population à 44 millions et demi d'habitants (1). L'accroisse-

---

(1) Principales villes (1893) :

	Habitants.		Habitants.
Tokio	1.214.113	Nagoya	194.796
Osaka	482.961	Kobé	153.382
Kioto	317.270	Yokohama	152.451

ment presque tout entier dû à l'excédent des naissances sur les décès, est de moins en moins fort depuis quelques années, mais atteignait encore, en 1893, le chiffre de 240,784, c'est-à-dire 0,73 p. 100 par an.

Gouvernement. — Soumis pendant longtemps au pouvoir absolu, le Japon a obtenu, en 1889, une constitution. L'Empereur, ou Mikado, a le pouvoir exécutif très étendu, mais est assisté d'une diète impériale composée d'une Chambre des Pairs nommée par lui, ou élue par un corps électoral spécial, et d'une Chambre des Représentants élue au suffrage censitaire.

Les Finances sont assez prospères, et le budget de chaque année se solde par un excédent de recettes assez considérable; la charge n'en est pas écrasante pour la population (1).

Le service militaire, obligatoire pour tous, retient les hommes pendant 3 ans dans l'armée active ; la marine, en grande partie composée de navires construits en Europe d'après les derniers perfectionnements de la science navale, s'est brillamment montrée pendant la récente guerre avec la Chine (2).

§ II. — Géographie économique.

Condition générale et situation. — Le Japon n'est plus, comme l'Inde ou la Chine, un de ces pays que les Européens puissent exploiter à leur profit, où ils puissent écouler les produits en excédent de leur industrie manufacturière, en échange de matières alimentaires ou de richesses minérales. Le Japon, couvert de montagnes sur une grande partie de son étendue, ne sera jamais un grand pays d'approvisionnement. Et d'autre part, gagné de bonne heure à la civilisation occidentale, il sait s'affranchir peu à peu et sans bruit des Européens, sans recourir aux mesquines et défiantes précautions de ses voisins de l'Ouest. Son industrie se développe rapidement, et une grande partie de son commerce se fait déjà sous pavillon national. C'est en somme un pays qui s'organise spontanément sur le modèle de ceux d'Europe et qui se met tous les jours

---

(1) Finances :

	Recettes.	Dépenses.
1894-95	365.386.750 fr.	332.581.000 fr.
Dette publique (31 mars 1894)		1.312.674.000 fr.
Intérêts		96.877.000
Budget de la guerre (1895-96)		54.991.000
Marine		23.319.000

(2) Armée (1893) :

Pied de paix	3.615 officiers.	65.000 hommes.	10.872 chevaux.
Réserve		94.676 hommes.	
Landwehr		106.053 —	
Total		267.229 —	

Marine montée par 15.000 hommes.

plus en mesure de se suffire à lui-même. Nos relations avec lui sont déjà, si l'on peut dire, sur un pied d'égalité relative, de réciprocité ; c'est un nouvel Etat « européen », nullement un pays d'exploitation.

Sa situation dans le monde en fait de plus l'intermédiaire naturel entre l'Amérique et l'Asie. Il entretient avec le premier de ces deux continents de relations guère moins actives qu'avec le nôtre, et se trouve ainsi sur la limite d'influence des deux mondes. C'est à cela sans nul doute qu'est due en grande partie la rapidité si remarquable de son développement économique.

A. — Agriculture.

Aptitude générale. — Le Japon n'offre pas à l'exploitation agricole des conditions particulièrement favorables. On n'y rencontre pas de grandes plaines d'alluvion ; la terre jaune y fait défaut, et le relief très élevé soustrait à la culture des espaces considérables. Sans doute les terrains d'origine volcanique y sont comme partout très productifs ; mais ils ne sont pas très étendus et le sol n'est pas en général très fertile ; il est épuisé et l'absence de bétail ne permet pas de le restaurer facilement au moyen des engrais.

Toutefois ces conditions désavantageuses sont bien rachetées. Le climat est excellent et l'est, grâce à la répartition de la chaleur et des pluies, à tel point que plusieurs cultures, deux et quelquefois trois, peuvent donner des récoltes successives sur le même terrain, dans une même année. L'été est toujours, comme en Chine, la saison pluvieuse ; les pluies abondantes coïncidant avec une température élevée sont très propices à la croissance du riz sur un sol transformé en marais. Pendant l'hiver, où la terre est beaucoup moins humide, on plante les céréales des pays tempérés, le blé, l'orge ; la moisson se fait au printemps, avant le retour de la mousson du sud. Il faut remarquer d'autre part que le Japon est un des pays où s'acclimatent le plus facilement les cultures de zones différentes, grâce au développement considérable de l'archipel dans la direction du sud au nord, des parages tropicaux aux latitudes tempérées et presque à la région froide. La végétation des tropiques, la flore méditerranéenne, les plantes de l'Europe centrale s'y rencontrent successivement. La mer, pénétrant partout, fait enfin sentir à l'est comme à l'ouest son influence modératrice et adoucissante, et permet à nombre de plantes de dépasser sensiblement vers le nord les limites que leur assigne le climat du continent.

D'autre part, le paysan japonais, beaucoup moins favorisé que le cultivateur chinois sur sa terre jaune, a su tirer de son sol, souvent ingrat, un merveilleux parti. Aucune parcelle de terrain utilisable n'est inoccupée dans la plaine ; et le flanc des montagnes, qui semble parfois défier toute culture, a été conquis peu à peu jusqu'à la limite supérieure de la végétation. Dans bien des districts, là où la terre végétale manquait sur les roches décharnées, les Japonais l'ont transportée à dos d'homme et ont construit de longues rangées de murs pour la défendre contre le ravine-

ment. Certains cantons présentent des cultures en terrasses qui descendent jusqu'à la plaine. Ces travaux, si pénibles et si patients, ont été naturellement complétés partout par un industrieux aménagement des eaux le long des pentes et dans les parties basses.

Les Japonais ont donc su à merveille aider la nature ; les productions qu'ils retirent de leur sol, ainsi travaillé, sont nombreuses et abondantes.

Forêts. — Les *forêts* ont été en général, au Japon, bien mieux sauvegardées sur les hauteurs qu'en Chine ; ce n'est au reste qu'une conséquence de l'altitude, qui, ne permettant pas aux cultures de dépasser une certaine limite, protégeait, par le fait, les arbres contre une destruction hâtive.

Les sommets boisés ne sont pas rares au centre de l'empire ; mais ce sont surtout les îles septentrionales qui sont riches en forêts. Les Kouriles sont couvertes de bouleaux, de peupliers, de saules. Les chênes occupent à Yéso plus de la moitié de la superficie de l'île. Ils pourraient fournir, avec d'autres essences, d'excellents bois de construction, qui affranchiraient le Japon de l'importation américaine (1).

Cultures alimentaires. — Le *riz*, qui fait le fond de la nourriture japonaise, occupe environ le sixième des terrains cultivés et se trouve dans toutes les provinces. C'est surtout pour étendre ses ensemencements en riz que l'agriculteur indigène a si habilement tiré parti des pentes des montagnes ; il ne plante les autres céréales que dans les endroits où l'irrigation serait entièrement impossible.

Le *blé*, l'*orge*, le *seigle* sont par conséquent bien moins répandus ; ils servent surtout, comme en Chine, à la préparation des pâtes alimentaires.

Les *légumes* couvrent de nombreux champs : le navet est le plus commun ; la patate, l'igname viennent ensuite. La culture maraîchère est d'ailleurs très avancée. Les Japonais sont maîtres dans l'art du jardinage et les environs des grandes villes produisent en abondance les primeurs et les *fruits*. Les oranges sont dans le Sud un objet important de commerce.

Ce qu'on sait du climat et de la nature du sol au Japon laisse prévoir que les plantations de *thé* y prospèrent. Elles s'étendent même bien au nord de la latitude qu'elles ne dépassent pas en Chine ; ce n'est toutefois que jusqu'au 36° que la culture de cet arbuste est vraiment productive, bien qu'on le rencontre encore exceptionnellement jusqu'au 39° sur la côte occidentale de l'île Nippon. Quoique les feuilles japonaises ne donnent pas un produit bien inférieur à celles de Chine, le thé de ce pays n'a pas trouvé faveur sur les marchés d'Europe. Pendant de longues années, les méthodes de préparation étaient restées très primitives ; on employait encore le séchage en plein air. L'intervention intelligente du gouvernement a fait faire dans ces derniers temps de grands progrès. Mais tous ses efforts n'ont pu vaincre encore la défiance des Anglais. La production reste stationnaire. Presque tout est expédié en Amérique, et la faible partie qu'on dirige sur Londres est encore destinée à la réexportation

(1) Superficie des forêts (1893) : 7.222.000 hectares.

au Canada, en attendant que ce dernier pays, maintenant ouvert sur le Pacifique, vienne chercher directement au Japon ses cargaisons, sans passer par l'intermédiaire de la métropole.

La *canne à sucre* ne rencontre pas au Japon des conditions d'existence aussi favorables. La chaleur n'est assez forte, pour en permettre la culture facile, que dans quelques terres basses de la région méridionale (1).

Autres cultures. — La culture du *tabac* prend de vastes proportions, et la récolte dépasse déjà sensiblement la consommation locale, qui est pourtant considérable. Les feuilles sont toutefois de qualité médiocre et peu estimées à l'étranger.

Parmi les cultures industrielles, le *coton* n'est planté que dans les limites restreintes nécessaires à l'entretien de l'industrie indigène. De nombreuses *plantes tinctoriales*, au premier rang l'*indigo*, plusieurs arbres à *vernis*, donnent des produits qui ne dépassent pas davantage les besoins locaux. Les îles de Sikok et de Kiou-Siou récoltent chaque année de la *cire végétale* et du *camphre* pour plusieurs millions de francs.

Élevage. — L'*élevage* n'est pas au Japon une industrie beaucoup plus prospère qu'en Chine. Les herbages ne sont abondants que dans l'île de Yéso, qui est peu habitée et encore en grande partie couverte de bois. Dans tout le reste de l'empire, il n'y a pas de bétail. En revanche, la *volaille* pullule et elle est, comme en Chine, avec le riz et le poisson, une des principales ressources de l'alimentation japonaise. La *pêche* est en effet très active sur toutes les côtes, depuis les Riou-Kiou jusqu'aux Kouriles et la récolte est parfois si abondante le long du littoral de Yéso, que l'excédent est vendu à vil prix dans l'île centrale pour servir à la fumure des terres (2).

Mais l'élevage de beaucoup le plus important, est celui du *ver à soie*. Les Japonais, qui se sont mis résolument à l'école des Européens et qui appliquent nos procédés, sont devenus de très habiles filateurs, et leurs soies sont aussi recherchées que celles de Chine. La production a d'ailleurs pris depuis vingt-cinq ans d'énormes proportions et elle atteindra bientôt la moitié de tout ce que produit le Céleste-Empire. L'exportation, qui représente actuellement environ le cinquième de toute la soie manu-

---

(1) Cultures alimentaires (1891) :

	Superficie.	Production.
Riz	2.703.972 hect.	7.482.100 tonnes.
Blé	436.724 —	709.800 —
Orge	641.552 —	1.523.700 —
Seigle	654.884 —	1.366.800 —
Thé		29.167 —
Sucre		46.749 —

(2) Pêche (1891) :

Nombre de bateaux	377.501
— de pêcheurs	2.568.301

facturée en Europe et en Amérique, est surtout dirigée vers ce dernier continent (1).

B. — INDUSTRIE.

Richesses minérales. — Le merveilleux « Zipangu » était au XIIIe siècle la terre de l'*or* par excellence. Les légendes sont nombreuses à ce sujet. En fait, le Japon était riche en or, et les Portugais l'ont exporté pendant longtemps, mais les lavages de Nippon et les mines de l'île Sado sont aujourd'hui presque abandonnés. Les méthodes modernes de traitement ont cependant permis à la production de se maintenir à un chiffre assez élevé; il en est de même pour l'*argent*.

Mais le Japon possède d'autres richesses plus importantes. La *houille* s'y rencontre dans trente-cinq départements sur trente-huit, et l'île de Yéso renferme les gisements les plus riches du monde peut-être après ceux de la Chine. On n'évalue pas à moins de 200 milliards de tonnes la provision de charbon qu'ils contiennent. Plusieurs mines sont déjà sérieusement exploitées à Yéso, près de Tokio, à Nagasaki, et permettent une exportation assez active, vers Chang-Haï surtout.

Cette richesse en combustible est doublée par la présence dans le même pays d'abondants minerais. Le *fer* et le *cuivre* sont parmi les plus beaux du monde ; on les apprécie de plus en plus en Chine, dans l'Inde et même en Europe. Le *soufre* ne pouvait manquer dans ce pays de volcans ; la *terre à porcelaine* est retirée du sol en grande quantité; le pétrole, le sel gemme, les autres métaux ne donnent que des produits insignifiants (2).

Industries proprement dites. — L'*industrie proprement dite* est très ancienne au Japon ; elle y a atteint de bonne heure un grand développement, et les vieilles traditions nationales ne sont pas encore perdues. Les *bronzes* artistiques merveilleusement ciselés, les *laques* de toutes couleurs, les *porcelaines* de Kiou-Siou, les *armes*, les *papiers* de toutes sortes, servant à tous usages, cloisons, carreaux, parapluies, chaussures; toutes ces industries sont encore actives, et les produits en sont souvent supé-

---

(1) Élevage (1893) :

Bêtes à cornes	1.105.200 têtes.
Chevaux	1.561.373 —
Soie brute produite (1894)	46.750 tonnes.

(2) Production minérale :

Houille (1890)	2.608.000	tonnes (3.177.000 t. en 1893).
Pétrole —	6.700	—
Fer (1893)	19.491	—
Cuivre (1893)	20.473	—
Plomb (1893)	876	—
Soufre (1890)	26.400	—
Or (1893)	728	kilogrammes.
Argent (1893)	57.978	—

rieurs à ceux de la Chine même. Ce sont d'ailleurs les Japonais qui ont été, dans ces divers genres, les maîtres et les initiateurs de l'Occident. Kioto, l'ancienne capitale, est la grande ville industrielle de l'empire.

Les Japonais, à l'opposé des Chinois, ne se sont pas d'ailleurs contentés de conserver les traditions des industries artistiques, si anciennes dans leur pays. Ils ont su de plus se plier aux coutumes et s'initier aux procédés de la civilisation européenne, et ils adoptent volontiers les industries de l'Occident; la présence simultanée de la houille et du fer a amené l'établissement de hauts fourneaux et de fonderies; ils ont déjà des ateliers de construction de machines, des verreries, des horlogeries. Une grande filature de soie, montée à la française, est destinée à faire connaître aux ouvriers indigènes et à répandre dans les usines du pays nos méthodes les plus modernes. Les chantiers de construction navale de Yokohama sont importants (1).

C. — Commerce.

Voies de communication. — Dans un pays insulaire comme le Japon, où aucun point de l'intérieur n'est éloigné de la côte de plus de 100 kilomètres, la grande voie de communication, c'est naturellement la mer. L'articulation très déliée du littoral, les indentations nombreuses et profondes, surtout autour de cette petite Méditerranée, sur les bords de laquelle s'est développée la civilisation japonaise, ont favorisé de tout temps le *cabotage*. Les insulaires sont devenus de bonne heure marins et commerçants.

A l'intérieur, les *routes postales* sillonnent le pays sur une étendue de 30,000 kilomètres. Quelques-unes sont macadamisées, bordées d'arbres et bien entretenues. Un grand nombre aussi, dans Sikok, Kiou-Siou et même à Nippon, sont dans un pitoyable état. Les plus importantes de ces routes sont celles qui unissent la capitale aux deux extrémités du croissant que forme le Japon: Nagasaki au sud, Hakodadi au nord.

Le Japon ne s'est pas montré aussi réfractaire que le Céleste-Empire à l'établissement des *voies ferrées*. Les premières lignes datent de 1870. Elles étaient destinées à relier Tokio à Yokohama, Hiogo à Osaka et à Kioto. Malgré les difficultés techniques inhérentes au relief du sol, on a projeté un vaste réseau de 3,500 kilomètres. Les lignes actuellement en exploi-

---

(1) Industrie japonaise (1890).

Métallurgique :

Fonte	16.000	tonnes.
Fer	5.000	—
Acier	1.200	—
Cuivre	18.000	—
Plomb	770	—

Textile :

Tissus (soie, coton et autres) (1892)	202.000.000 francs.
Fils de coton (1893)	41.084 tonnes.

tation s'étendent déjà sur une longueur de près de 3,000 kilomètres. L'État et plusieurs compagnies particulières se partagent les revenus (1).

La plupart des grands paquebots européens qui desservent les mers de Chine poursuivent leur route jusqu'au Japon; une compagnie indigène subventionnée fait en outre un service régulier entre ce pays et les différents ports de la côte chinoise.

Commerce proprement dit. — Le *commerce intérieur* ne peut être très développé dans un pays où la population, assez également répartie, vit de peu et trouve en général sur place à satisfaire à tous ses besoins, malgré la diversité de la végétation et des produits d'une extrémité à l'autre de l'Empire. Ce ne sont que les matières industrielles (bois et houilles de Yéso, etc.) qui peuvent alimenter entre les diverses parties de l'intérieur un commerce relativement actif. Tout ce trafic se fait d'ailleurs au moyen du cabotage.

Le *commerce extérieur* n'a pris une extension considérable que depuis 1854, époque à laquelle les Occidentaux obtinrent l'accès d'un certain nombre de ports japonais. Jusqu'à cette date ils n'avaient le droit de fréquenter que le port de Nagasaki, à l'extrémité méridionale des îles, et encore le commerce du Japon avec l'Europe et l'Amérique restait-il rigoureusement limité à 300,000 taëls par an (environ 2 millions de francs).

Aujourd'hui dix-neuf ports sont ouverts aux Européens. *Nagasaki*, malgré la perte de son monopole, est restée au premier rang pour le tonnage des navires qui le visitent chaque année. Mais ce n'est qu'un port de transit. *Kobé* et *Yokohama* viennent ensuite. Le second est le port d'attache de tous les vapeurs européens.

Les autres ports, *Hakodadi*, dans l'île de Yéso, *Niigata* sur la côte occidentale, etc., sont peu fréquentés par les grands navires, ils ne sont importants que pour le cabotage (2).

---

(1) Chemins de fer au 1er avril 1893:

Longueur exploitée..... 2.974 kil. (État 887 kil. Compagnies 2.087 kil.).
— en construction. 964 kil.

	État.	Compagnies.
Coût kilométrique.....	105.000 fr.	»
Recettes totales.....	19.700.000	19.724.000 fr.
Dépenses —	8.988.900	8.270.000
Voyageurs transportés.....	?	13.960.800
Tonnes transportées.....	?	1.934.100

La vitesse des trains *rapides* varie entre 28 et 32 kilomètres à l'heure.

(2) Mouvement des ports (1894):

	Navires.	Jauge.
Entrés.....	2.517	2.689.781 tonneaux.
Sortis..... ..	2.272	2.237.397 —
Total.....	4.789	4.927.178 —
Nagasaki: entrés.....	502	673.052 —
Yokohama —	314	467.463 —
Kobé —	363	513.501 —

Le commerce progresse rapidement ; il atteint presque maintenant le chiffre de 1 milliard de francs, à peu près également partagé entre importations et exportations, les premières l'emportant toutefois depuis peu.

Le Japon achète surtout encore des objets fabriqués ; il vend des denrées alimentaires (riz, thé, etc.) et des matières premières comme la soie (1).

Ce sont les États-Unis qui entrent pour la plus forte part dans ce commerce ; la Grande-Bretagne les suit de près, mais, tandis que la République américaine achète surtout des produits japonais, le Royaume-Uni vend les siens pour une somme bien supérieure à celle de ses achats. La Chine fait un commerce encore important ; elle achète surtout des objets japonais. Après Hong-Kong, qui n'est en somme qu'un lieu de transit pour le commerce anglo-japonais, vient la France, celle-ci cliente importante du Japon, mais qui se laisse dépasser, pour les ventes, par l'Allemagne, dont le commerce total est cependant bien inférieur au sien (2).

Si, au lieu de considérer la provenance et la destination des marchan-

---

(1) Commerce (1894) :

Importations		504.959.550 fr.
Coton brut	81.381.500 fr.	
Sucre	54.946.000	
Riz	34.914.000	
Bateaux à vapeur	34.038.000	
Fils de coton	33.104.000	
Cotonnades	19.596.000	
Mousselines de laines	13.072.000	
Légumes secs	12.354.000	
Machines pour tissage	11.861.000	
Exportations		470.228.200 fr.
Soie	176.628.000 fr.	
Soieries	53.747.000	
Thé vert	31.411.000	
Riz	23.111.000	
Houille	19.397.000	
Cuivre	15.537.000	
Total		975.187.750 fr.

(2) Principaux États en relation avec le Japon (1894) :

	Importations.	Exportations.	Total.
États-Unis	45.575.000 fr.	179.790.000 fr.	225.365.000 fr.
Iles-Britanniques	175.084.000	24.692.000	199.776.000
Chine	72.670.000	36.578.000	109.248.000
Hong-Kong	37.350.000	67.230.000	104.580.000
France	18.044.000	80.916.000	98.950.000
Allemagne	32.822.000	6.295.000	39.117.000
Corée	9.059.000	9.814.000	18.873.000
Italie	705.000	12.035.000	12.740.000
Amérique britannique	186.000	9.175.000	9.361.000
Australie	2.216.000	4.556.000	6.772.000

dises, on fait attention au pavillon sous lequel elles sont transportées, les rangs des divers États sont singulièrement modifiés. L'Angleterre se trouve naturellement en tête, suivie de loin par l'Allemagne, puis viennent les États-Unis; le pavillon français, quoique en progrès sensible, n'arrive qu'à un rang bien éloigné.

Mais les Japonais prennent une part de plus en plus active à leur propre commerce. La marine japonaise fait de rapides progrès (1). Les jonques disparaissent et font place à des vaisseaux de forme européenne; on compte déjà plus de 600 vapeurs portant le pavillon national, qui drainent presque tout le commerce indigène, en dehors des grands ports, où ils viennent apporter aux navires d'Europe et d'Amérique les denrées de tout le pays. Nul doute que ces progrès ne se continuent; déjà quelques vaisseaux du Japon viennent porter jusque chez nous leurs marchandises ou même celles des autres pays de l'Extrême-Orient. La comparaison si fréquente, qu'on fait de ce pays avec l'Angleterre, aurait alors une nouvelle raison d'être; les Japonais joueront sans doute prochainement dans la marine de l'Asie orientale le même rôle que les Anglais en Europe. Ils s'étudient, quoi qu'il en soit, à s'affranchir peu à peu de la tutelle des Occidentaux et pratiquent à leur manière le principe de Monroé : « Le Japon aux Japonais. »

---

(1) Nationalité des navires entrés en 1894 :

	Navires.	Jauge.
Japonais	828	296.919 tonneaux.
Anglais	974	1.614.112 —
Allemands	376	343.500 —
Américains	113	131.730 —
Norvégiens	95	89.437 —
Russes	63	92.422 —
Français	26	54.722 —
Coréens	9	2.007 —
Hollandais	3	2.874 —
Chinois	4	2.765 —

Marine marchande japonaise (1893) :

680 vapeurs jaugeant	110.205 tonneaux.
749 voiliers	44.967 —

CHAPITRE V

INSULINDE OU ARCHIPEL MALAIS

§ I. — Coup d'œil sur la géographie physique et politique.

Géographie physique. — Au sud-est de l'Asie, comme l'archipel grec au sud-est de l'Europe forme la transition entre l'Europe et l'Asie, un immense archipel forme la transition entre le grand continent et les terres de l'Océanie. Rattaché par les géographes tantôt à l'Asie, tantôt à l'Océanie, cet archipel doit avoir sa place à part entre les deux parties du monde. Traversé presque en son milieu par l'équateur, il dessine un immense triangle, qui comprend les plus grandes îles du monde (si l'on excepte Madagascar). Bornéo est plus étendue de la moitié que la France, Sumatra presque égale à notre pays. De ces îles, les unes, portées sur un soubassement rattaché à l'Asie, dépendent plutôt de ce continent; les autres, celles de l'est, surgissant de profonds abîmes sous-marins, en sont distinctes, tout autant par les caractères physiques que par la végétation et la faune. La séparation est marquée par les détroits de Lombok et de Macassar.

Ces îles sont très montagneuses, et tel sommet de Bornéo dépasse 4,000 mètres. Bornéo a plutôt des massifs montagneux, alors que les îles de la Sonde continuent, en un arc de cercle très régulier, la chaîne indo-chinoise de l'Arrakan Yoma. Presque toutes ces montagnes sont des volcans, dont certains, le Timboro de Sœmbava, et le Krakatau du détroit de la Sonde, ont eu des éruptions, ou plutôt ont subi des explosions célèbres.

Le littoral présente naturellement une grande longueur de côtes, mais tandis que les Philippines, Célèbes, les Moluques, sont admirablement découpées, Sumatra, et surtout Bornéo sont relativement massives.

Le climat est tropical maritime dans toute la force du terme. Aucune variation de température ne se produit pendant la durée entière de l'année — les extrêmes de Batavia ne sont pas séparés par plus de 2°, — le thermomètre reste presque constamment dans les environs de 26°. Des pluies constantes, une humidité considérable contribuent à donner à ces îles une atmosphère de serre chaude des plus débilitantes pour l'Européen, mais aussi des plus favorables à une végétation exubérante.

Les fleuves, sauf dans Bornéo, ne peuvent atteindre un développement bien considérable. La grande île en possède de la longueur du Rhin,

mais les cours d'eau des autres îles, quoique remarquablement riches en eau, sont d'une utilisation difficile.

Les populations de l'Insulinde appartiennent en majorité à la race malaise, bien que beaucoup d'entre elles, à Bornéo et à Sumatra par exemple, se rapprochent du type de la race blanche. Les Philippines sont peuplées de Negritos.

Géographie politique. — L'Insulinde est exclusivement composée de colonies européennes : Espagnols des Philippines, Anglais du nord de Bornéo, Hollandais dans tout le reste de l'archipel, sauf dans la moitié de l'île de Timor, qui est restée au Portugal, sont les seuls possesseurs de l'archipel.

Ces colonies, remarquables pour l'exploitation des produits agricoles, ne seront jamais des colonies de peuplement (1).

§ II. — Géographie économique.

Condition générale. — L'Insulinde sollicite surtout à deux points de vue l'attention du géographe qui cherche à démêler son rôle économique dans le monde.

C'est d'abord un des points de croisement les plus importants des routes historiques et des voies commerciales qui sillonnent le globe. Comme intermédiaire entre l'Asie et l'Australie, elle n'a joué jusqu'ici qu'un rôle secondaire, l'Australie est déserte au nord, l'Asie chinoise s'ouvre peu

---

(1) Notice statistique sur les colonies européennes de l'Insulinde :

A. *Grande-Bretagne.*

	Superficie.	Population.
North Borneo C°	80.300 kil. carrés	120.000 hab. (?)
Labouan.....	78 —	5.853 —
Protectorat de Bruneï..	21.000 —	50.000 — (?)
— Sarawak.	106.200 —	320.000 — (?)
Total.....	207.578 —	495.853 — (?)

Pas de villes.

B. *Hollande.*

	Superficie.	Population.
Indes Orientales.....	1.978.762 kil. carrés	33.121.300 hab.

Villes principales :

Batavia.....	110.000 habitants.
Sœrakarta.....	99.000 —
Sœrabaya.....	147.000 —

C. *Espagne.*

	Superficie.	Population.
Philippines et dépendances.	296.182 kil. carrés	6.985.124 hab.

Ville principale :

Manille ..... 154.062 habitants.

aux produits extérieurs ; cependant l'immigration chinoise dans l'Insulinde prend une importance de plus en plus grande. L'autre route historique, beaucoup plus importante, est celle qui va de l'océan Indien au Pacifique. Pour les Européens, l'Insulinde a toujours été un point de passage d'une importance capitale. Son rôle ne peut que grandir à mesure que se développeront nos relations déjà si étendues avec les deux pays du nord et du sud, l'Asie et l'Australie.

Mais ce n'est pas seulement sa position dans le monde, au carrefour de tant de grandes routes, qui donne à ce pays sa valeur; et ce n'est pas à cette position surtout qu'il a dû d'être, un des premiers du monde, colonisé et exploité par des Occidentaux. Il est aussi par lui-même un vaste et important pays de production. On sait le rôle qu'a joué autrefois le « pays des épices » dans les relations commerciales de l'Europe avec l'Extrême-Orient. L'archipel malais a conservé presque intact le monopole de ces précieuses denrées, mais il a souffert de vicissitudes nombreuses. Il gardera comme spécialité la production de quelques matières d'alimentation de second ordre : sucre, café, épices. Son rôle à ce point de vue n'est donc — à tout prendre — que secondaire.

A. — Agriculture.

Aptitude naturelle. — Au reste, l'archipel malais est un pays admirablement favorisé par la nature.

Le *sol* d'abord, volcanique dans les parties hautes, alluvial dans les plaines littorales, est d'une richesse inouïe; le *relief*, très varié, permet à des cultures très diverses de s'étager sur les pentes des montagnes; le *climat* enfin, un des plus humides du globe, sans chaleur excessive, favorise la végétation. C'est là peut-être que s'étalent dans leur plus grande richesse toutes les splendeurs de la nature tropicale. La transition entre les deux mondes, indien et australien, s'y remarque d'une façon très nette, par la présence presque simultanée des représentants de la flore et de la faune des deux pays.

Malheureusement, ce climat, si favorable à la végétation, n'est pas aussi propice au séjour de l'Européen. Aussi l'Insulinde n'a-t-elle jamais été et ne sera-t-elle pas davantage dans l'avenir une colonie de peuplement; l'Européen n'y vit que difficilement et ne peut, en tout cas, s'y adonner à des travaux pénibles. Mais c'est une admirable colonie d'exploitation ; et le voisinage de la Chine compense jusqu'à un certain point tous ces inconvénients, puisque cet empire offre des ressources inépuisables en excellents travailleurs ; les Chinois ont été de tout temps très nombreux dans l'archipel. C'est à vrai dire leur première étape de colonisation. Insouciants comme ils le sont en général des conditions climatiques, ils rendent dans les Philippines particulièrement, et à Bornéo d'inappréciables services.

C'est grâce à eux surtout que les Anglais sont arrivés en si peu d'années dans cette dernière île à des résultats tout à fait merveilleux. Une

grande compagnie, « North-Bornéo-Company », en tout semblable aux fameuses compagnies des siècles derniers, a été autorisée en 1881 à mettre en exploitation toute la partie septentrionale de l'île. Loin de repousser les « Jaunes », elle a favorisé leur immigration.

Les Hollandais n'ont pas été si heureux à Java et dans plusieurs autres îles avec leur trop célèbre « système de cultures ». Ce système imaginé par Van den Bosch en 1832 avait transformé Java en une immense ferme que l'État-propriétaire faisait exploiter directement, à son profit, par les indigènes soumis au travail forcé. Il a donné de bons résultats tant que les prix de vente sont restés élevés sur les marchés d'Europe, et que le gouvernement colonial a trouvé pour ses produits des débouchés assurés. Mais à partir du moment où la concurrence des États-Unis ou du Brésil se fit sentir, on a rendu peu à peu, bien à contre-cœur, la liberté aux cultures. Le monopole ne porte plus que sur le sucre et le café; il n'est plus appliqué depuis 1890 qu'à cette dernière denrée et ne peut tarder à disparaître complètement.

Forêts. — Les *forêts vierges* couvrent encore une immense étendue de terrain; car si, dans les îles qui ont été comme Java soumises à une exploitation systématique, elles ont reculé devant les excès de la colonisation, à Sumatra et à Bornéo surtout, elles n'ont encore été en revanche entamées par la hache ou l'incendie que sur un petit nombre de points. Ces forêts, qui forment le plus souvent un fourré impénétrable, sont encore inexplorées et inexploitées ; mais elles recèlent d'inépuisables richesses et pourront fournir en abondance toutes sortes de bois de construction, d'ébénisterie ou de teinture : ébène, acajou, teck ou bois de fer, bois de santal. Plusieurs arbres donnent les gommes et les résines : gutta-percha, camphre, etc.; nos essences sont représentées par le pin, le chêne, le châtaignier au-dessus de l'altitude de 1,500 mètres. A Java, on a imaginé de reboiser au moyen de plants de cinchonas importés de l'Amérique du Sud; ces arbres ont retrouvé là, sous la même latitude, le même climat, la même humidité, qui les font prospérer sur le revers oriental des Andes péruviennes; ils ont merveilleusement réussi (1). Dans la partie orientale, les forêts sont déjà moins nombreuses; et les essences, remarquables par leurs feuilles grêles et allongées (acacias, eucalyptus), annoncent déjà l'Australie.

Cultures. — Parmi les *plantes alimentaires*, c'est encore le *riz* qui est, comme dans les pays voisins d'Asie, le grain nourricier par excellence des habitants. Les rizières occupent plusieurs millions d'hectares; non seulement elles couvrent les terres marécageuses des plaines basses, mais le riz de montagne donne encore d'abondantes moissons sur les terrains en pente et dans les cantons secs des régions hautes jusqu'à l'altitude de 1,300 mètres. La production annuelle est relativement

---

(1) Production du quinquina (1893) à Java :

112 plantations produisant.... 3.181.728 kilos d'écorce.

considérable, mais elle ne dépasse guère les besoins de la consommation locale et ne laisse en général disponible à l'exportation chaque année qu'une quantité de grains tout à fait insignifiante.

Le *maïs* à Madura, le *blé* dans les Philippines et à Timor, sont ensuite les céréales les plus répandues; les indigènes se nourrissent encore des fruits du palmier-sagou, de la patate, de plusieurs sortes de légumes, ignames, etc. (1).

Les cultures plus proprement tropicales, café, sucre, thé, épices, prospèrent toutes également dans les îles Malaises, aussi l'extension relative de ces diverses cultures dépend-elle beaucoup moins des qualités du sol et du climat que des conditions de vente sur le marché d'Europe. Ce sont les chances d'écoulement plus ou moins facile, plus ou moins rémunérateur de chacune d'elles qui règlent seules la conduite des planteurs. C'est ainsi que la vogue est actuellement au tabac, au détriment de la canne à sucre et du café, en raison même de la crise générale qui sévit sur ces deux derniers produits.

Le *café* a été pourtant, durant de longues années, la culture la plus prospère et la plus générale. On a compté jadis dans les seules plantations du gouvernement à Java, 250 millions de pieds, occupant 775,000 familles de cultivateurs. Le caféier a souffert à Java des mêmes maladies qui en ont fait à Ceylan remplacer la culture par celle du thé. Seules, les Philippines, qui produisent le café estimé de Manille, sont en progrès à ce point de vue; la côte occidentale de Sumatra, Célèbes, Bali fournissent un certain contingent de graines.

Dans l'ensemble, les îles Malaises, qui entraient jadis pour un septième dans le chiffre total de production annuelle, n'y participent plus que pour un quatorzième ou un quinzième.

La culture de la *canne à sucre* a beaucoup souffert aussi de la crise, mais dans des proportions moins sensibles. De 1871 à 1884 d'immenses progrès avaient été accomplis, grâce aux réformes agraires et à des améliorations techniques. A Java la production avait presque triplé; elle s'est accrue encore dans les dernières années, malgré l'abaissement général des prix, mais d'une façon moins rapide. On calcule que le produit total est égal à celui de Cuba.

Il est intéressant de constater que les deux pays, qui donnent à eux seuls près de la moitié du sucre de canne consommé dans le monde, sont deux régions presque symétriques, deux groupes d'îles soumis aux mêmes conditions climatiques et situés aux antipodes l'un de l'autre.

Le *thé*, introduit à Java depuis plus d'un demi-siècle, ne joue pas à beaucoup près un rôle aussi considérable sur les marchés. Cette île n'ajoute guère qu'un centième aux immenses cargaisons fournies à

---

(1) Culture des céréales :

	Colonies hollandaises (1893).
Riz.....	1.921.400 hectares.
Maïs.....	793.400 —

l'Europe par le continent asiatique. Le climat des îles est probablement trop humide pour cette culture (1).

Mais ce sont les *épices* qui ont fait de tout temps la gloire de l'archipel, bien qu'au total le chiffre des affaires dont elles sont l'objet soit relativement minime. Jadis chacune d'elles avait un domaine particulier; une île ou un groupe d'îles en possédait en quelque sorte le monopole; mais la géographie n'avait rien à voir dans ce partage, puisqu'au contraire c'était en détruisant partout les forêts naturelles de muscadiers et de girofliers, que les Hollandais étaient arrivés à concentrer la production dans telle ou telle île. C'est ainsi qu'Amboine avait — de par la loi — la spécialité du giroflier, Banda celle du muscadier; mais aujourd'hui que la concurrence des pays étrangers a forcé le gouvernement à rendre libre la culture des arbres à épices, ces anciens monopoles ont perdu de leur importance. Amboine ne récolte plus qu'une faible partie de ces boutons de fleurs non encore épanouis qui donnent le clou de girofle; Banda a conservé davantage son ancien renom, grâce à son sol volcanique, qui convient parfaitement au muscadier. Sumatra fournit à elle seule plus de la moitié du poivre récolté sur le globe. C'est dans cette île encore qu'on recueille de préférence la vanille et la cannelle.

Le *tabac* est, à l'heure actuelle, la seule culture vraiment prospère et rémunératrice de tout l'archipel. Elle a pris des proportions considérables aux Philippines, depuis la suppression du monopole en 1881; et les entreprises faites à Sumatra ont donné d'excellents résultats. Tout dernièrement enfin, la compagnie anglaise de Bornéo se trouvant en présence de vastes espaces complètement vierges, et ayant à choisir entre de nombreuses cultures, n'a pas hésité à adopter celle du tabac. Les cendres des forêts vierges incendiées devaient, pensait-on, contribuer grandement par la potasse qu'elles renferment à donner aux feuilles plus de prix. Ces prévisions n'ont pas été trompées. La récolte se répartit presque également entre les Philippines, Sumatra et Java. Le chiffre n'en est dépassé en dehors d'Europe que par les États-Unis.

Pour le tabac, comme pour le sucre, l'Insulinde correspond aux Antilles; la Havane et Manille fournissent toutes deux des cigares également estimés (2).

Parmi les *plantes textiles*, le coton, le jute, la ramie n'ont qu'une im-

---

(1) Culture du café, du sucre et du thé (1893):

	Colonies hollandaises.	Colonies espagnoles.
Café.....	21.534 tonnes.	307 tonnes (1322 en 1892).
Sucre.....	487.315 — (à Java).	261.686 —
Thé.....	4.129 — —	

(2) Culture du tabac:

	Colonies hollandaises (Java, Sumatra).	Espagnoles (exportation).	Anglaises (valeur de l'exportation).
1893.....	28.439 tonnes.	230.616 quintaux.	1.240.000 fr.
		138.000.000 cigares.	

portance locale. Mais les Philippines produisent une espèce de chanvre, l'abaca, ou *chanvre de Manille*, remarquable à la fois par la solidité et la flexibilité de ses fibres ; la culture en est facile et simple. Pourtant cette matière se prête difficilement au travail industriel ; on ne l'a jusqu'à présent utilisée que pour la fabrication des étoffes grossières, des sacs et des cordages (1).

L'*indigo* a résisté vigoureusement à la concurrence des couleurs minérales dérivées de la houille. C'est Java qui en produit encore la plus grande quantité après l'Inde (2).

Élevage. — L'*élevage* ne rencontre pas dans l'Insulinde un champ beaucoup plus favorable que dans l'Inde même. Les habitants n'entretiennent que le bétail nécessaire aux cultures ou aux transports ; mais la population peu dense réclame beaucoup plus qu'en Chine le secours des bêtes de trait. Les pâturages sont déjà plus abondants dans les îles de l'est, qui touchent à l'Australie (3).

La *pêche* qui occupe, tant sur les côtes et les cours d'eau que dans les rizières elles-mêmes, des milliers d'individus, ne fournit qu'à la consommation locale ; seuls quelques mollusques et les nids de salanganes sont exportés en Chine ; la récolte de ces derniers est très fructueuse dans les grottes des côtes méridionales de Java ou de Sumatra. On recueille aux Philippines les perles et la nacre.

B. — Industrie.

Ce sont les productions agricoles qui font la richesse de l'Insulinde comme de la plupart des pays tropicaux. Les *ressources minérales* et l'*industrie* n'ont qu'une importance tout à fait secondaire.

Plusieurs îles sont pourtant riches en minerais. L'*or* et les *diamants* se rencontrent à Bornéo, dans la concession de la Compagnie anglaise ; mais les gisements ne sont pas exploités.

Cette même île, ainsi que Luçon et Sumatra, renferment d'abondantes provisions de *houille*, qui ne sont pas davantage utilisées. Les Anglais ont à peu près abandonné les mines de l'îlot de Labouan, dont l'exploitation était devenue très précaire ; les charbons de l'Insulinde feront difficilement concurrence à ceux de la Chine et de l'Inde.

---

(1) Production du chanvre de Manille (1893) :

Philippines.....	97.000 tonnes.

(2) Production de l'indigo (1893) :

Colonies hollandaises.....	685.984 kilogr.
Philippines.....	940 quintaux.

(3) Élevage à Java (1892) :

Buffles.....	2.653.000
Bœufs et vaches.....	2.415.800
Chevaux.....	533.100

L'*étain* seul constitue jusqu'à ce jour pour l'archipel une véritable richesse minière ; les îles de Banca et de Billiton sont célèbres comme pays producteurs de ce métal (1).

Les *sources thermales* sont naturellement nombreuses dans ces pays volcaniques, et des marais salants, échelonnés en divers points du littoral, fournissent à la population le *sel* dont elle a besoin.

L'*industrie proprement dite* est fort peu active ; elle est entièrement subordonnée à la production agricole du pays. De grandes usines bien outillées extraient le sucre de canne, à Java et dans les Philippines ; dans ces dernières îles, la fabrication des cigares et des tissus de chanvre occupe de nombreux ouvriers. Enfin la richesse des îles hollandaises en bois durs a développé l'art des constructions navales.

C. — Commerce.

Voies de communication. — Dans ce pays d'îles, où presque nulle part on ne perd de vue la côte, c'est bien entendu la mer qui est la grande voie de communication. Tout le trafic a lieu par *cabotage*, alors même qu'il faut faire par mer de grands détours pour unir deux localités très voisines l'une de l'autre. Au reste, l'intérieur des grandes îles comme Sumatra et Bornéo est très facilement pénétrable, grâce aux longs *fleuves navigables* qui les sillonnent. Quelques-uns d'entre eux, le Djamb à Sumatra, le Baritto, le Mahakkam à Bornéo, sont accessibles aux vapeurs sur près d'un millier de kilomètres.

Il n'existe de *routes* carrossables qu'à Java, qui possède, il est vrai, un réseau complet de chemins excellents ; les autres îles, et même Luçon, n'ont que de mauvais sentiers.

Depuis qu'un régime de liberté plus grande a prévalu, les chemins de fer se sont rapidement développés dans les colonies hollandaises (2).

Commerce proprement dit. — Le *commerce intérieur*, qui ne se fait que par cabotage, consiste surtout à transporter les produits des diverses îles aux deux grands ports de Batavia et de Manille. Il n'est donc qu'une dépendance, un prolongement du commerce extérieur.

Dans les divers pays de Malaisie, les *exportations* dépassent en général les importations, et sont surtout alimentées par les produits du sol ; les *importations* sont au contraire représentées par les produits industriels.

Grâce à la tradition créée par le système des monopoles et à l'existence d'une puissante compagnie de commerce : *Spoorweg maatschappij*, la

---

(1) Production minérale (1893-94) :

Étain (Bornéo et Billiton).....	11.886 tonnes.
Houille (Bruneï et Sarawak) : exportation (1894).....	14.707 —

(2) Chemins de fer (1893) :

Colonies hollandaises.....	1.547 kilomètres exploités.
Philippines (Luçon).....	112 —

Hollande a réussi à conserver la part la plus active dans le commerce de ses colonies. Plus de la moitié en valeur des marchandises sont importées sous pavillon national ou destinées aux marchés de la métropole; mais l'Angleterre et l'Allemagne font à la Hollande une concurrence toujours plus menaçante.

Aux Philippines, ce sont les Anglais et les Américains qui viennent au premier rang: ils font à eux seuls les deux tiers du trafic, la métropole n'y participe que pour un dixième. La France ne joue qu'un rôle insignifiant dans l'archipel.

La plus grande part de ce commerce est monopolisée dans deux ports, qui sont tous deux sur le revers intérieur de l'archipel tourné vers l'Asie: *Batavia* et *Manille*. Le plus important des deux, mais non le meilleur, est le port hollandais; Sœrabaya, Macassar et Padang méritent aussi d'être cités (1).

Conclusion. — Les îles Malaises sont avant tout un pays d'exploitation agricole. C'est aux produits si précieux et si spéciaux de leur sol qu'elles

---

(1) Commerce de l'Insulinde :

A. *Colonies hollandaises.*

Mouvement des ports (1893) :

	Navires.	Jauge.
Entrés.....	3.134	1.329.624 tonneaux.

Commerce proprement dit :

	Importations.	Exportations.	Total.
1893.....	372.449.700 fr.	404.105.100 fr.	776.554.800 fr.

B. *Iles Philippines.*

Mouvement des ports (1893) :

	Navires.	Jauge.	
Entrés.....	359	392.373	tonneaux.
Sortis.....	355	405.682	—
Total.....	714	798.055	—

Commerce proprement dit :

	Importations.	Exportations.	Total.
1893.....	127.500.000 fr.	155.550.000 fr.	283.050.000 fr.
Dont de ou pour l'Espagne	22.686.681	20.796.076	42.482.757

C. *Colonies anglaises.*

Mouvement des ports. North Borneo Co (1893) :

Entrés.....	50.623	tonneaux.
Sortis.....	49.019	—
Total.....	99.642	—

Commerce proprement dit :

	Importations.	Exportations.	Total.
North Borneo Co.....	5.694.000 fr.	8.081.000 fr.	13.775.000 fr.
Bruneï et Sarawak.....	15.412.000	15.218.000	30.630.000

ont dû dans le passé leur renom légendaire, et ce sont sans contredit les mêmes ressources qui continueront de faire leur richesse dans l'avenir.

Toutefois cette région subit depuis plusieurs années une crise redoutable. La dépréciation des principales denrées coloniales sur les marchés d'Europe, et particulièrement du sucre et du café, a rendu leur culture très précaire et peu rémunératrice. Beaucoup de planteurs se sont vus obligés de les abandonner, pour tenter d'autres cultures d'un rapport plus certain. Le tabac semble être une de celles qui ont actuellement le plus de chances d'avenir.

Ce sont naturellement les vieilles puissances coloniales, la Hollande et l'Espagne, qui ont le plus à souffrir de cette situation si précaire. Au reste, elles ont bien un peu contribué au mal par leur mauvaise administration, leur négligence, la fréquence des guerres. La Hollande subira longtemps encore le contre-coup du bouleversement qu'elle est obligée d'apporter dans le vieux mécanisme de son système d'exploitation coloniale; et les luttes interminables à Sumatra, qui absorbent une partie des ressources budgétaires, ne sont pas faites pour rendre au pays la prospérité.

L'Espagne n'est elle-même délivrée du mécanisme des monopoles que depuis un petit nombre d'années.

Des symptômes récents annoncent pourtant une sorte de renaissance. Pour pouvoir lutter contre l'Amérique, les colons de Java et de Luçon ont développé beaucoup dans ces derniers temps leur outillage agricole et industriel, et l'importation des machines en grand nombre est un indice certain de ce mouvement.

Mais c'est un autre peuple qui, s'attaquant à des terres plus jeunes, fait actuellement les plus grands progrès. Établis au centre même de l'Insulinde, les Anglais exploitent activement leurs nouvelles colonies, qui ne peuvent manquer de prendre entre leurs mains une haute valeur. Leurs succès si rapides s'expliquent d'ailleurs par la position même de leurs établissements, à proximité tout à la fois de l'Australie et des Indes. Le voisinage de la Chine leur offre aussi un magnifique débouché, notamment pour les bois.

Notons enfin que la France ne doit à aucun prix se désintéresser de la lutte économique dans cette partie du monde. Ne possédons-nous pas les rives opposées de cette mer de Chine, vers laquelle sont penchées la plupart des terres de l'Insulinde? et ne devons-nous pas espérer qu'aujourd'hui, où toutes nos colonies indo-chinoises sont pacifiées et sérieusement mises en rapport, nous pourrons trouver dans leur voisinage l'élément d'un trafic important?

Valeur économique de l'Asie. — Il n'est peut-être aucune partie du monde qui soit moins homogène que l'Asie. Au nord se développe l'empire russe, sur des régions de climat rigoureux; de cette vaste étendue quelques zones privilégiées ont seules une grande valeur économique et promettent un bel avenir à la colonisation moscovite. Au centre s'étendent des plateaux et des massifs montagneux où les ressources sont

encore plus médiocres. La vie sédentaire n'y a pris racine que par exception et en des régions d'étendue fort restreinte. Mongolie, Thibet, Pamir forment une large muraille de séparation entre les riches contrées de l'Asie orientale et méridionale d'une part, le domaine moscovite de colonisation de l'autre.

C'est bien l'Asie des moussons, Inde, Indo-Chine, Chine et Japon, qui contient les populations les plus nombreuses et les ressources les plus capables de faire vivre un grand commerce. Le voisinage des admirables pays de l'Australie en accroît encore la valeur. Si grands que soient les besoins des populations très denses qui habitent l'Inde péninsulaire et orientale, comme l'Australasie, ces terres fécondes produisent assez pour alimenter une exportation énorme. Leurs habitants, graduellement civilisés, au contact de la colonisation européenne ou des échanges commerciaux, deviennent pour nos industries des clients moins réfractaires. Toutefois, on se ferait illusion en croyant que le mouvement de renaissance industrielle de l'Inde est près de prendre fin et ne menace point les importations de la métropole. Il ne convient pas davantage d'escompter trop vite les bénéfices de l'ouverture de la Chine au commerce étranger. S'il est évident que le taux actuel des échanges ne donne pas une idée juste de l'aptitude de cet empire si peuplé à acheter nos produits manufacturés, on fera bien de ne pas oublier que, d'une part, un peuple vivant d'agriculture très localisée et d'industrie familiale est en général mauvais client; que, d'autre part, la prodigieuse richesse de la Chine en houille la prédestine à réagir promptement, en devenant industrielle à son tour. Enfin, le Japon est déjà un rival dangereux pour les Européens comme pour les Américains; et quand l'Australie aura une industrie plus autonome et plus puissante, nul doute qu'elle ne s'applique à jouer un rôle sur les grands marchés d'Asie.

QUATRIÈME PARTIE

L'OCÉANIE

GÉNÉRALITÉS

L'Océanie n'est pas, à proprement parler, une « partie du monde ». On groupe en effet sous ce nom toutes les terres, grandes ou petites, qui parsèment l'océan Pacifique.

Une seule de ces terres pourrait mériter le nom de continent, c'est l'Australie, presque aussi grande que l'Europe ; à côté d'elle, la Nouvelle-Zélande et la Nouvelle-Guinée ont encore une certaine étendue, mais le reste de l'Océanie est formé d'îles extrêmement petites, à peine perceptibles sur la carte.

Bien que, à première vue, les archipels de l'Océanie semblent semés en désordre sur l'Océan, on peut remarquer cependant que la plupart d'entre eux s'alignent en longues bandes parallèles dirigées du nord-ouest au sud-est.

L'origine de ces archipels est double : les uns, ceux qui sont composés des plus grandes îles, sont volcaniques et montagneux ; les autres, beaucoup moins importants, sont madréporiques et plats.

Les conditions de climat et, partant, de productions, sont, à peu de choses près, les mêmes, et sont la conséquence de la situation en latitude et du régime des vents. Placés presque tous entre les tropiques, les archipels océaniens subissent une température assez élevée, mais tempérée par l'action de la mer, et très supportable aux Européens. D'autre part, le régime des vents est tout tropical ; les alizés du nord-est et du sud-est y soufflent constamment et apportent, sur les côtes orientales, des pluies abondantes. Les côtes occidentales sont plus sèches.

Les grandes terres seules ne subissent pas ces conditions climatiques ; la Nouvelle-Guinée participe au climat de l'Insulinde, la Nouvelle-Zélande atteint la zone tempérée ; quant à l'Australie, son étendue et la forme de son relief l'abritent des vents humides du sud-est, et font un désert de la plus grande partie du continent.

L'Océanie est médiocrement peuplée. On peut diviser ses populations en deux grandes classes : d'une part, à l'ouest, les *Mélanésiens*, noirs, très peu civilisés, disparaissant rapidement devant les Européens, et d'autre

part, à l'est, les *Polynésiens*, de teint plus clair, d'intelligence plus ouverte, capables d'apprécier la civilisation et de l'adopter, au moins en partie.

Les puissances européennes ont fait acte de possession sur presque toutes les îles de l'océan Pacifique. L'Angleterre y tient la première place avec ses colonies d'Australie, de Nouvelle-Zélande, des Viti et de Nouvelle-Guinée. La France, l'Allemagne, les Pays-Bas, l'Espagne, se partagent le reste. Seul, l'archipel de Hawaï a gardé jusqu'à maintenant, son indépendance.

Dans toute l'Océanie, l'Australie et la Nouvelle-Zélande ont seules une grande importance économique ; pourvues de remarquables richesses naturelles, peuplées depuis longtemps de colons européens, elles peuvent se comparer aux États jeunes du Nouveau Monde. Les autres terres sont encore trop peu connues, trop mal exploitées, ou trop petites pour jouer un rôle important dans la vie économique du monde.

CHAPITRE PREMIER

AUSTRALASIE

On réunit sous le nom d'Australasie les grandes terres de l'ouest: l'Australie, la Nouvelle-Zélande, la Nouvelle-Guinée et les quelques autres colonies européennes qui se trouvent entre ces terres.

I. — AUSTRALIE

§ I. — Coup d'œil sur la géographie physique et politique.

Géographie physique. — La plus grande des terres de l'Océanie, l'Australie, forme presque un continent. Sa superficie de 7,626,000 kilomètres carrés l'égale presque à l'Europe, mais son importance est moins grande dans le monde.

L'Australie est un plateau massif, d'une altitude moyenne médiocre (400 mètres), sillonné de quelques chaînes de montagnes, et bordé vers l'est par une série d'assez hauts massifs, montagnes Bleues, Alpes australiennes, etc., qui culminent au mont Kosciuzko (2,240 mètres).

Le littoral, presque sans indentations à l'ouest, et dans la plus grande partie des côtes septentrionales et méridionales, est, au contraire, très richement découpé à l'est et au sud-est ; d'excellents ports s'y ouvrent dans des rades comme Port-Philipp (Melbourne) et Port-Jackson (Sidney); malheureusement la partie nord-orientale est bordée par la Grande-Barrière, longue bande de récifs coralliens qui en rendent l'approche dangereux, sinon impossible.

C'est sous le rapport du climat que l'Australie est le plus mal douée ; les vents alizés du sud-est apportent sur la côte orientale des pluies abondantes (1m,50 au moins); mais, à très peu de distance de la mer s'élèvent les montagnes qui arrêtent les pluies. Aussi l'intérieur est-i presque absolument sec (moins de 0m,20) sur près de la moitié du continent. Les températures subissent la même influence : le climat tempéré par les vents sur la côte orientale, supportable pour les Européens, comparable même en Tasmanie à celui des Iles Britanniques, devient de plus en plus continental à mesure que l'on s'avance vers l'intérieur. Là, les extrêmes de chaud et de froid rappellent le Sahara.

L'Australie est très pauvre en fleuves: si la côte orientale a des torrents assez constants, mais trop courts ou trop rapides, les autres côtes n'ont

que des ouadis presque constamment à sec. Seul, le Murray mérite le nom de fleuve; et cependant, malgré la longueur de son cours (1,800 kilomètres), il n'a pas le débit moyen de la Seine. L'intérieur du plateau, déprimé semble-t-il en son centre, contient un certain nombre de lacs, de sebkhas comparables à celles du Sahara.

Populations. — L'Australie, dont la population n'a jamais été dense, est le continent le moins peuplé de tous. La race aborigène, une des plus arriérées de la terre, a rapidement diminué depuis l'arrivée des Européens, et est en voie de complète disparition.

L'Australie a été colonisée par les Anglais. Ce fut d'abord une colonie pénitentiaire ; Botany-Bay, Perth, Hobart-Town en Tasmanie, ont été les principaux dépôts de *convicts*. Mais, depuis que les Anglais ont renoncé à transporter leurs condamnés, et surtout depuis la découverte des mines d'or, un grand nombre d'immigrants libres sont venus coloniser le pays.

Six colonies différentes se partagent le continent ; elles ont reçu des constitutions très libérales. Le *gouverneur*, nommé par la couronne, personnage purement décoratif, joue le rôle d'un souverain constitutionnel, assisté d'un ministère responsable devant les chambres élues. Quelques tentatives de « fédération » des diverses colonies ont été faites, mais n'ont, jusqu'ici, pas réussi. Il semble cependant que l'avenir des colonies australiennes soit dans cette fédération, où elles trouveront un accroissement de force et de richesse (1).

§ II. — Géographie économique.

Condition générale. — Au point de vue économique, l'Australie présente un caractère très original. C'est un pays extraordinairement pauvre en ressources naturelles et spontanées, surtout si on le compare aux régions voisines si riches de la Chine, de l'Inde et de la Malaisie. En dehors même des grands déserts stériles de l'intérieur, le sol est maigre, peu propre à la culture et ne fournit nulle part ces produits naturels qui rendent la vie si facile aux indigènes de la plupart des pays tropicaux. Aussi le continent australien, si peu favorisé de la nature, a-t-il été de tout temps mal peuplé; et la population qui l'habitait était-elle demeurée dans un état de civilisation tout à fait primitif.

---

(1) Notice statistique :

	Superficie en kilomètres carrés.	Population (1894). Habitants.	Population kilométrique.
Queensland	1.730.721	445.155	0,2
Nouvelle-Galles du Sud	799.139	1.251.450	1,5
Victoria	229.078	1.179.104	5,0
Australie du Sud	985.720	347.720	0,3
(Territoire du Nord)	1.355.891	4.096 (1891).	»
Australie occidentale	2.527.283	82.072	0,03
Tasmanie	67.894	157.456	2,3

C'est à l'établissement des Européens que ce pays a dû toute sa prospérité. Non seulement les mines d'or et de houille, mais aussi les pâturages qui font actuellement la fortune de l'Australie ne sont une ressource que depuis l'arrivée des Européens. N'est-ce pas en effet le bétail qui fait toute l'importance des pâturages ? Or, ce bétail est entièrement d'origine étrangère. Ces herbages, aujourd'hui si précieux, n'avaient auparavant aucune utilité, fréquentés seulement par les animaux peu nombreux qui constituent la faune indigène. C'étaient en quelque sorte des richesses en souffrance.

D'ailleurs l'Australie, si tard venue à la civilisation, a su vite regagner le temps perdu. On a remarqué qu'elle a passé en moins d'un siècle de l'âge de la pierre à celui de la vapeur. Elle est aujourd'hui plus avancée que les pays si vieux de la Chine et de l'Inde. Aujourd'hui l'Australie tient une place importante dans le monde; et les jeunes États qui la composent aspirent encore à de plus hautes destinées.

A. — Agriculture.

Aptitude naturelle. — Ce n'est pas, à proprement parler, la culture, mais l'exploitation agricole qui est la principale industrie des colons australiens et la première source de leurs richesses. Ils ne peuvent utiliser toutefois qu'une minime partie du continent. Le reste est un désert impénétrable et qui a longtemps effrayé les explorateurs, plus encore que le Sahara; et les régions exploitables ont elles-mêmes à souffrir des conditions climatiques qui rendent infertiles une si grande partie du pays.

C'est en effet moins au sol qu'au climat que l'Australie est redevable de son infériorité agricole. Bien que les terrains soient à l'intérieur en majorité sablonneux, ils seraient pourtant susceptibles d'exploitation s'ils étaient suffisamment arrosés. C'est l'eau qui manque. Il est vrai que toute la région orientale du continent reçoit des précipitations dont l'abondance, calculée d'une façon absolue, n'est pas en moyenne inférieure à celle des pluies qui tombent sur bien des parties de l'Europe, où elles suffisent parfaitement aux nécessités de l'agriculture. Mais en Australie, ces chutes d'eau sont très inégalement réparties entre les diverses saisons de l'année, elles sont en général réduites à quelques mois, et le reste du temps la terre n'est arrosée que par des pluies d'orages, qui ne sauraient nullement compenser par une surabondance de quelques heures les sécheresses à longues périodes. Le sol n'est sans doute pas impropre à toute végétation; mais cette végétation, pour être originale et très curieuse, n'en est pas moins sans utilité pour l'homme. Les plantes qui caractérisent la flore indigène, eucalyptus, plantes grasses, sont remarquables par la sécheresse de leurs feuilles, leurs teintes grises et blafardes, mais surtout par leur puissance extraordinaire d'absorption. Lors des averses, elles emmagasinent rapidement une quantité d'eau considérable, qui pourra servir durant de longues semaines au développement normal de leurs tissus. Tout le reste de l'humidité déversée sur le sol est immédiatement enlevé

par l'évaporation, que la sécheresse ordinaire de l'atmosphère rend intense. On comprend aisément qu'en présence de pareils phénomènes, les cultures proprement dites ne puissent réussir, puisque les plantes doivent répondre à ces conditions bien spéciales par une organisation toute particulière. L'agriculture ne trouve un terrain favorable que le long des côtes orientales, dans les vallées montagneuses, où s'engouffrent les vents marins et où les précipitations dépassent un mètre de chute annuelle. C'est encore dans ces cantons que s'est concentrée la végétation forestière. Les régions du Nord, sur le golfe de Carpentarie, quoique appartenant encore à la zone des pluies tropicales, ne sont guère plus favorisées. Les vents desséchants de l'intérieur y sont fréquents et enlèvent à cette contrée la plupart des avantages qu'elle devrait retirer de sa position.

Ces différentes conditions ne semblent pas au premier abord beaucoup plus propres au développement de l'élevage qu'à celui de la culture. Toutefois les pâturages exigent une humidité moins abondante que les champs cultivés. Mais ils doivent surtout leur extension en Australie aux qualités du sol, qui compensent largement les défauts du climat. Les terrains argileux qui constituent en grande majorité la région des prairies conservent mieux que les sols sablonneux ou calcaires de l'intérieur et du littoral l'humidité si précaire que leur déversent à de grands intervalles les averses orageuses; et pourvu que ces averses ne se fassent pas trop attendre, l'herbe peut conserver durant de longues semaines une vigueur suffisante pour servir de nourriture aux animaux. Ces pâturages, que la présence d'herbes salines rend encore meilleurs, peuvent s'étendre ainsi sur de vastes espaces. Ils ne sont pas concentrés, comme sous nos climats, le long des cours d'eau et dans les vallées fluviales. Ils étaient à l'origine parsemés d' « eucalyptus » qui donnaient de loin à tout le pays l'aspect d'une forêt. Mais par un contraste bizarre avec ce qui se passe en Europe, les colons ont partout déboisé pour augmenter l'humidité du sol, et pour rendre à la végétation herbeuse toute l'eau dont ces arbres absorbaient sans utilité la meilleure partie; les feuilles tombées servaient toutefois d'engrais.

La sécheresse reste d'ailleurs le grand fléau, qui menace constamment les exploitations australiennes. Un retard de quelques jours dans la succession des orages a suffi bien souvent à brûler les moissons et à faire périr des centaines de milliers d'animaux. C'est pour prévenir ces désastres et les rendre moins fréquents et moins terribles que les colons ont exécuté à grands frais des travaux d'irrigation, des barrages, dans le voisinage des cours d'eau. Partout où l'eau des fleuves ne saurait être amenée, ils ont creusé des puits artésiens en grand nombre.

Mais ils ont aussi à lutter contre une autre calamité. Sans parler des chiens indigènes, qui font souvent de grands dégâts dans les troupeaux, les lapins, introduits comme gibier, ont pullulé dans des proportions inouïes et causent dans certains cantons de véritables désastres. Ils tondent l'herbe jusqu'à la racine sur de vastes espaces. Des fermes entières et des vignobles même ont été déjà complètement ruinés.

Forêts. — Les *forêts* australiennes ne rappellent en général ni les forêts

tropicales, ni les bois de nos régions. L'intérieur du pays est occupé par de vastes fourrés de buissons épineux ou « scrubs »; nous avons déjà vu que les savanes et pâturages, qui avaient jadis l'aspect boisé, ont perdu presque totalement les arbres très espacés qu'elles renfermaient. On ne rencontre de véritables forêts que sur les flancs arrosés des montagnes le long de la côte, mais les plus belles se trouvent dans la Tasmanie. Les principales essences sont les eucalyptus, les acacias, les cèdres, les pins. Quelques arbres atteignent des hauteurs prodigieuses. Le mahagom, le cèdre rouge fournissent des bois de construction qui résistent aux vers et ne sont pas moins estimés que le fameux bois de teck.

Cultures. — Ce que nous savons déjà des aptitudes agricoles de l'Australie nous permet de ne pas insister longuement sur la répartition de la culture des céréales. Le Queensland et la Nouvelle-Galles du Sud ne suffisent pas à leur consommation. L'Australie méridionale et le pays de Victoria offrent déjà une situation meilleure, mais le rendement moyen est encore très faible. C'est la Tasmanie, au climat plus doux, plus humide, plus semblable en un mot à celui de nos régions, qui convient le mieux à ce genre de produits.

La superficie des terrains cultivés en céréales a pris dans ces dernières années beaucoup d'extension et la production totale s'est singulièrement accrue (1).

C'est le *froment* qui occupe la majeure partie des terrains réservés aux céréales. On le cultive surtout dans l'Australie méridionale et Victoria. La production totale est assez variable (2).

L'*avoine*, céréale des pays froids, réussit en Victoria et en Tasmanie; l'*orge*, malgré la consommation considérable de la bière, ne fournit cependant qu'une récolte médiocre ; le *maïs*, plus abondant, vient des pays plus chauds de la Nouvelle-Galles du Sud et du Queensland (3). Les *pom-*

---

(1) Superficie cultivée :

Queensland (1894).....	114.736.000	hectares.	
Nouvelle-Galles du Sud (1895)...	535.704	—	(en céréales).
Victoria (1895).....	1.203.900	—	
Australie du Sud (1893).....	1.061.000	—	
Australie occidentale (1894).....	77.900	—	
Tasmanie (1895).....	233.800	—	

(2) Culture du blé :

	Superficie.		Production.	
Queensland (1894).....	11.716	hectares.	196.000	hectolitres.
Nouvelle-Galles du Sud (1895).	261.300	—	2.520.000	—
Victoria (1895).....	555.096	—	4.120.000	—
Australie méridionale (1893).	699.700	—	3.326.000	—
Australie occidentale (1894)..	8.500	—	»	
Tasmanie (1895).....	21.600	—	313.920	—

(3) Maïs :

	Superficie.		Production.	
Queensland.....	41.612	hectares.	972.000	hectolitres.
Nouvelle-Galles du Sud.....	84.000	—	2.016.000	—

mes de terre réussissent naturellement mieux dans les pays tempérés du sud.

La plus grande partie de ces productions alimentaires de première nécessité est consommée sur place. Il ne reste en excédent pour l'exportation que des quantités très faibles. L'Australie n'écoule guère à l'étranger dans des proportions plus considérables, ses sucres, ses tabacs.

La culture de la *canne à sucre* n'en est qu'à ses débuts dans les colonies australiennes; mais elle a été organisée de prime abord en grand par les soins d'une compagnie puissante, et la production atteint déjà des chiffres élevés. C'est naturellement dans la région la plus chaude du nord, aux environs du tropique, que les champs de cannes sont le plus nombreux. Le Queensland est jusqu'à présent le seul État qui cultive un peu en grand cette denrée (1). Mais le manque de bras s'oppose encore à l'extension de cette culture; les indigènes font défaut, les Européens sont peu aptes à ce genre d'exploitation; c'est aux coulies qu'il faut recourir de toute nécessité, malgré toutes les mesures restrictives apportées à leur immigration.

La *vigne* réussit bien en Australie : forte chaleur estivale, doux hivers, humidité médiocre, toutes les conditions climatiques se trouvent réunies. C'est surtout dans les districts méridionaux des États de Victoria et de l'Australie méridionale qu'on a fait le plus grand nombre de tentatives. Le gouvernement n'a rien négligé pour en assurer le succès; il s'est surtout efforcé d'introduire de bons plants. Mais il ne semble pas que tous ces efforts aient été couronnés de succès et, malgré les progrès sensibles accomplis, il est au moins prématuré de parler de la concurrence que les produits australiens pourront faire un jour aux vins d'Europe.

Les vignobles australiens ont eu du reste beaucoup à souffrir de l'invasion du phylloxéra. Mais les colons ne se découragent pas. Ils ont la prétention de contrefaire les crus les plus renommés d'Europe : Bordeaux, Bourgogne, Sicile, Porto. Les « vins d'Espagne » sont préparés dans les cantons les plus septentrionaux, dans la Nouvelle-Galles du Sud. Victoria fabrique les vins de « France ». Inutile d'ajouter que tous ces produits sont toujours très médiocres, sans bouquet, appréciés surtout par les planteurs eux-mêmes, et que l'importation dépasse encore de beaucoup l'exportation (2). Mentionnons encore le *houblon*, les *pommiers à cidre*.

La culture du *tabac* a été introduite dans plusieurs colonies; mais l'état de Victoria seul en produit une quantité considérable. L'accroissement de la production locale n'arrête pas d'ailleurs l'importation, qui

---

(1) Canne à sucre dans le Queensland (1894)..... 29.000 hectares.

(2) Vignes :

	Superficie.	Production.
Nouvelle-Galles du Sud.....	3.000 hectares.	33.000 hectolitres.
Victoria..	12.241 —	»
Australie méridionale.....	»	320.000 —

atteint une valeur toujours plus grande. La consommation n'est pas en effet limitée aux besoins des fumeurs ; mais elle est en connexion très intime avec les progrès de l'élevage, puisque la plus grande partie des feuilles récoltées sur place ou importées sont employées au lavage des laines.

Quelques plantes textiles, comme le *coton* dans le nord, méritent encore d'être citées, mais ne sont pas l'objet d'une exploitation sérieuse.

Au reste, tous ces divers produits, céréales, cultures industrielles, n'ont d'importance que pour les colons australiens eux-mêmes, puisqu'ils ne dépassent guère les besoins locaux et ne sont transportés sur les marchés étrangers qu'en quantités relativement insignifiantes. Il faut ajouter néanmoins que les planteurs du pays fondent sur plusieurs d'entre eux de grandes espérances; et le développement très remarquable de la production et du commerce des céréales semble justifier leurs ambitions. Mais en attendant que l'avenir donne encore plus complètement raison à leurs prévisions si optimistes, c'est à d'autres ressources qu'ils doivent jusqu'à présent toutes leurs richesses.

Élevage. — Comme pays producteur de laine, de viande et en général de matières animales, l'Australie joue dans le monde un rôle de premier ordre. Nous savons déjà qu'elle est particulièrement favorable au développement de l'*élevage*. Comme aux États-Unis et dans l'Amérique du Sud, et plus encore que dans ces derniers pays, la faible densité de la population, la valeur relativement médiocre des terrains peu propres à la culture permettent de pratiquer cette industrie à peu de frais sur d'immenses espaces qui n'ont pour limite que le désert.

Les pâturages d'Australie favorisent surtout l'élevage du mouton à laine fine ; aussi les laines sont-elles un des principaux produits du continent.

Le nombre des bêtes à cornes est moins considérable, cependant le Queensland a de nombreux troupeaux de bœufs (1).

Grâce à des croisements heureux qui ont amélioré la race et l'ont rendue moins sensible aux vicissitudes du climat, les éleveurs australiens ont su mettre leurs produits au premier rang sur les marchés du monde. Mais c'est surtout la sécheresse du climat qui donne à leurs *laines* ces qualités de blancheur, de résistance, de finesse, si appréciées par les industriels d'Europe. Ces qualités sont d'ailleurs très diverses suivant les lieux, et les toisons deviennent en général de plus en plus grossières à mesure qu'on s'avance dans le sud vers des régions plus humides.

---

(1) Élevage :

	Moutons.	Bêtes à cornes.	Chevaux.	Porcs.
Queensland (1894).....	19.587.691	7.012.997	444.109	89.677
Nouvelle-Galles du Sud (1895)..	56.977.270	2.465.411	518.181	278.359
Victoria (1895).....	13.180.943	1.833.900	432.547	337.588
Australie méridionale (1893)....	7.267.642	323 602	187.666	»
Australie occidentale (1894)....	2.132.311	187.214	50.000	»
Tasmanie (1895)	1.727.200	177.038	34.835	65.620

L'exportation des *viandes*, soit congelées, soit conservées par d'autres moyens, s'est considérablement développée depuis quelques années. L'Angleterre en reçoit tous les mois des quantités considérables.

A ces deux principaux objets du commerce dérivé de l'élevage, il faut naturellement joindre les peaux, le suif, et les autres produits secondaires, que le grand nombre de bêtes abattues fournit en proportion.

Notons pour terminer qu'on a tenté, non sans succès, l'élevage de l'*autruche* dans la colonie de Victoria.

La *chasse* ne donne que des produits insignifiants dans un pays où la faune indigène est si pauvre. Ce sont les lapins qui en font tous les frais. La *pêche* fluviale ne pouvait avoir non plus une grande extension dans une contrée si dépourvue de cours d'eau. Mais les armateurs de Melbourne envoient de nombreux bateaux à la recherche de la baleine dans les mers du sud. On pêche les huîtres sur la côte de Sydney, les perles et la nacre dans l'Australie méridionale.

B. — Industrie.

Ressources minérales. — L'Australie est favorisée de toutes manières au point de vue des richesses minérales : à côté des métaux précieux, qui ont attiré sur elle pendant plusieurs années l'attention du monde, elle possède d'abondants gisements de combustible, qui permettent à l'industrie manufacturière de prendre une grande extension.

Bien qu'ayant perdu beaucoup de leur importance, surtout depuis la découverte des mines de l'Afrique du Sud, les mines d'*or* de l'Australie conservent néanmoins une place considérable dans la production du monde. Elles sont disséminées sur tout le continent, associées aux différents étages du terrain tertiaire; mais c'est la colonie de Victoria (Ballarat), qui a produit les quantités de métal de beaucoup les plus considérables.

Pendant longtemps, l'Australie a contribué pour un tiers à la production totale de l'or. Mais aujourd'hui, tous les anciens filons sont épuisés, la production diminue d'une façon constante, et la découverte de nouveaux gisements dans le Queensland et dans l'Australie occidentale ne compensera pas cette diminution. L'Australie reste pourtant au second rang des pays producteurs d'or ; elle vient immédiatement après les États-Unis (1).

C'est en raison même de cet épuisement des mines d'or, qu'on a fondé plus d'espérances sur les mines d'*argent*, récemment découvertes dans la

---

(1) Production des mines d'or (1894) :

Queensland	2.400.000 francs	environ.
Nouvelle-Galles du Sud	28.917.000 —	
Victoria	67.367.000 —	
Australie du Sud	néant.	
Australie occidentale	19.675.000 —	(exportation).
Tasmanie	5.323.500 —	—

Nouvelle-Galles du Sud et dans le Queensland; mais on ne connaît pas encore l'importance de ces nouveaux gisements (1).

Ce sont d'ailleurs les mines de *houille* qui ont le plus gagné à la dépréciation des métaux précieux. Les différentes colonies en possèdent d'immenses dépôts, et on n'attend que le développement des voies de communication pour les exploiter en grand. Mais c'est dans la Nouvelle-Galles du Sud que se trouvent les champs de charbon les plus vastes et les plus abondants, nouvelle source de richesses pour cette colonie, et qui lui assure la prééminence sur toutes les autres. C'est (jusqu'à présent) la seule colonie qui fournisse des provisions considérables de combustible. Le produit est exporté dans les colonies voisines par Newcastle, le port attitré du charbon, en Australie, comme son homonyme en Angleterre (2).

La Nouvelle-Galles du Sud est encore la colonie la plus riche en minerai de *fer*, et c'est la seule où l'extraction soit déjà développée. Les autres colonies, Victoria, Australie méridionale, qui renferment d'abondants gisements, ne pourront les exploiter sérieusement que lorsque leurs mines de houille seront elles-mêmes utilisées.

L'*étain* est retiré des mines de Nouvelle-Galles du Sud, du Queensland et de la Tasmanie, le *cuivre* existe en grande quantité dans l'Australie méridionale, enfin le *sel* abonde dans les lacs de l'intérieur.

Industrie proprement dite. — L'*industrie proprement dite* n'est pas encore très développée dans ce pays où l'exploitation directe du sol ouvre à l'activité des habitants un champ presque illimité ; mais on vient de voir que la contrée est riche en combustible et en matières premières ; et comme les colons appartiennent à la nation la plus industrielle du monde, il ne faut pas douter que les colonies les plus riches en houille et en minerais ne deviennent un jour de grands centres manufacturiers, la Nouvelle-Galles du Sud et Victoria entre toutes.

Le mouvement a déjà commencé, et, en attendant, les industries dérivées de l'agriculture ont pris nécessairement un grand développement. Les Australiens traitent désormais sur place ou n'expédient qu'après une première transformation mécanique la plupart des produits qu'ils exportaient jadis à l'état brut. C'est ainsi que se sont fondées en grand nombre des tanneries, fonderies de suif, fabriques de viande conservée et de noir animal, filatures, tissages. Les minoteries, distilleries et brasseries se ren-

---

(1) Production de l'argent :

Queensland (1894).....	550.000	francs.
Nouvelle-Galles du Sud.....	2.352.500	—
Tasmanie.....	7.325.000	—

(2) Mines de houille (1894) :

Queensland.....	250.705	tonnes.
Nouvelle-Galles du Sud..... ..	3.672.000	—
Tasmanie.....	30.922	—

contrent surtout dans les colonies méridionales, les plus propres à la culture du froment, de la vigne, du houblon et de l'orge ; le sucre de canne est préparé dans le Queensland. L'Australie fabrique même déjà une partie de ses machines. Elle tend, en somme, visiblement à se passer de plus en plus de l'Europe (1).

C. — Commerce.

Voies de communication. — L'établissement de voies de communications nombreuses et faciles s'impose au premier chef dans un pays qui vit du commerce de matières encombrantes, exploitées en général loin de la mer et des ports d'embarquement, et qui se trouve, en outre, situé à une distance énorme de ses principaux débouchés. Il faut donc, d'une part, qu'à l'intérieur, des voies de pénétration en nombre suffisant apportent aisément ces produits à la côte et que, d'autre part, les navires au long cours les chargent à peu de frais pour les marchés d'Europe.

Or il n'y a pas en Australie de *voies navigables fluviales* à proprement parler : c'est à peine si quelques petits vapeurs sillonnent le cours inférieur du Murray et du Darling ; mais il faut remarquer en revanche que la configuration du pays favorise extraordinairement le *cabotage* entre les diverses colonies.

On a commencé de bonne heure à construire un réseau de *routes*, qui devait sillonner les diverses colonies ; mais l'établissement des chemins de fer étant survenu avant qu'il fût terminé, on a négligé de le pousser plus loin, et même d'entretenir un grand nombre des chemins existants. Comme en France et plus encore que chez nous, à cause de l'énormité des distances, les routes étaient destinées à ne plus devenir que de simples affluents des chemins de fer ; et ce sont en effet les grandes voies qui ont le plus perdu et qui sont aujourd'hui dans le plus mauvais état.

Ce sont les *voies ferrées* qui ont véritablement ouvert l'intérieur et permis de l'exploiter en rapprochant de la côte et des districts miniers les régions agricoles. Elles ont en outre favorisé grandement l'immigration comme aux États-Unis.

Les voies les plus importantes sont donc celles qui, perpendiculaires à la côte, franchissent la barrière montagneuse du littoral et parcourent ensuite les vastes espaces des savanes ; mais elles ne dépassent encore le Darling que sur un petit nombre de points.

Toutes ces lignes viennent s'amorcer sur une sorte de « Grand Tronc »

---

(1) Nombre de manufactures :

	Usines.	Ouvriers.
Nouvelle-Galles du Sud	2.657	42.751
Victoria	2.737	39.815
Australie du Sud	734	10.920
Australie occidentale	368	»

qui court parallèlement à la côte, reliant entre elles les diverses colonies d'Adelaïde à Brisbane par Melbourne et Sydney.

Adelaïde doit devenir enfin le point d'attache de deux grandes lignes transcontinentales qui joindront cette ville à Palmerston (port Darwin) au nord, à Perth à l'ouest, mais dont on a seulement construit les premiers tronçons.

La construction des voies ferrées a présenté en général de grandes difficultés : la plupart des voies existantes ont été en effet établies à l'est, dans la région la plus montagneuse. Il a fallu traverser à différentes reprises la Cordillère, aux prix de travaux d'art considérables; mais d'autre part un grand nombre de ces lignes sont à voie étroite, ce qui a diminué beaucoup les frais de construction (1).

Marine marchande et ports. — L'Australie a un grand développement de côtes, mais la plus grande partie, par suite de leur peu d'articulation ou de la pauvreté du pays environnant, ne sont que d'une faible utilité pour la navigation. Cependant, elle possède une flotte marchande relativement importante (2).

Certains ports, du reste, sont parmi les plus beaux du monde. *Sydney* et *Melbourne* sont les deux grands ports de l'Australie. Ce sont eux qui expédient à peu près la totalité des marchandises destinées à l'étranger, et dont ils reçoivent une partie, par le cabotage, des ports de second ordre : Brisbane, Adelaïde, Hobart.

Les ports australiens sont en relations régulières avec la métropole par deux lignes de paquebots, l'une desservant d'abord l'Afrique occidentale et la colonie du Cap, l'autre passant par le canal de Suez. Cette dernière se bifurque à Pointe-de-Galles, pour gagner Sydney par le nord, et Melbourne par le sud du continent. Une troisième compagnie dessert la Nouvelle-Zélande et rejoint San Francisco.

---

(1) Chemins de fer (1893) :

Queensland	3.787	kilomètres.
Nouvelle-Galles du Sud	3.920	—
Victoria	4.720	—
Australie méridionale	2.947	—
Australie occidentale	1.125	—
Tasmanie	753	—
Total	17.252	—

(2) Marine marchande par colonie (1894):

	Voiliers.		Vapeurs.		Total.	
	Nombre.	Jauge. Tonneaux.	Nombre.	Jauge. Tonneaux.	Nombre.	Jauge. Tonneaux.
Queensland	126	10.954	88	12.057	214	23.011
Nouvelle-Galles du Sud	490	55.606	478	53.766	968	109.372
Victoria	268	43.886	152	41.011	420	90.897
Australie mérid.	212	22.880	94	16.146	306	38.926
Australie occid.	143	4.639	9	737	152	5.376
Tasmanie	167	10.203	51	8.081	218	18.284
Totaux	1.406	148.168	872	131.798	2.278	285.866

Les paquebots des *Messageries maritimes* de France, allant à la Nouvelle-Calédonie, touchent également aux ports australiens, de même que les navires du *Norddeutsches Lloyd* (1).

Commerce proprement dit. — Le commerce est très actif, tant entre les colonies elles-mêmes, complètement séparées par des lignes de douanes, qu'avec l'extérieur. La nature des produits est très variée dans les diverses colonies et sollicite un grand mouvement d'échanges entre le nord et le sud, entre les districts manufacturiers et les régions exclusivement agricoles. Les pays du sud expédient vers le nord leurs bois, leurs céréales, leurs vins et leurs tabacs; le Queensland envoie en échange son coton et son sucre; la Nouvelle-Galles du Sud distribue partout les produits de ses mines, et les objets qui sortent de ses manufactures : la plus grande partie de la houille qu'exporte Newcastle est destinée aux colonies sœurs. Entre la côte et l'intérieur, le mouvement des échanges est encore plus intense : les squatters expédient leurs laines et tous les autres produits de l'élevage; ils achètent en retour les matières alimentaires nécessaires à leur consommation et les produits industriels.

Le commerce total atteint presque 3 milliards de francs. Les *exportations* comprennent avant tout, bien entendu, les produits agricoles et les métaux. La *laine* est au premier rang des marchandises vendues à l'étranger. L'or ne vient que bien loin derrière. Les viandes et les animaux de boucherie prennent une grande importance; les peaux, le suif, et, depuis quelques années, les céréales méritent aussi d'être cités.

A l'*importation* affluent en retour, de la métropole et de l'Europe, les objets manufacturés de tout genre : tissus, quincaillerie, etc., et des denrées alimentaires, bières, vins, eaux-de-vie; les pays voisins d'Asie envoient en outre quelques produits coloniaux : sucre, thé, tabac.

L'*Angleterre* occupe un rang à part dans le commerce australien. Elle y participe à elle seule pour plus des deux tiers, tant aux importations qu'aux exportations (2). C'est Londres qui est le plus grand marché des

---

(1) Mouvement des ports par colonie (1894) :

	Entrées.		Sorties.		Total.	
	Nombre.	Jauge. Tonneaux.	Nombre.	Jauge. Tonneaux.	Nombre.	Jauge. Tonneaux.
Queensland.....	623	459 647	655	468.378	1.278	938.025
Nouvelle-Galles du Sud...	3.272	2.859.968	3.291	2.878.586	6.563	5.738.554
Victoria.....	2.083	2.163.716	2 045	2.127.743	4.128	4.291.459
Australie mérid....	1.113	1.375.252	1.112	1.383.961	2.225	2.759.213
Australie occid....	372	675.775	349	653.303	721	1.329.078
Tasmanie.....	682	439.050	741	459.317	1.423	898.367
Sydney.....	»	»	1.331	1.612.279	»	»
Melbourne.....	1.771	2.038.776	1.730	1.986.726	3.501	4.025.502
Hobart.....	252	294.091	238	282.212	490	476.303

(2) Commerce total de l'Australie (1893) :

Importation.....	1.331.450.175	francs.
Exportation.....	1.642 853.150	—
Total.....	2.974.303.325	—

La part de la Grande-Bretagne dans le total est de 78 p. 100.

laines australiennes et c'est dans les docks de la Tamise que les autres nations de l'Europe vont s'approvisionner. Les Anglais inondent d'autre part leur colonie des produits divers de leurs manufactures, cotonnades, lainages, objets en fer : les fils de fer nécessaires à la clôture des parcs à bétail méritent une mention particulière.

Les relations de la métropole avec sa colonie ont perdu néanmoins dans ces dernières années de leur importance relative; et c'est le commerce *allemand* qui a gagné en général à ce recul. Hambourg expédie régulièrement vers le continent australien des cargaisons considérables de produits allemands.

Par un phénomène bizarre, la *France*, c'est-à-dire un des pays qui consomment le plus de laines de toute l'Europe, n'entretient avec le pays producteur par excellence de cette matière, qu'un trafic insignifiant. C'est que nos industriels ont conservé l'habitude de se fournir à Londres, et c'est une des raisons qui expliquent pourquoi Dunkerque est notre grand port d'importation de laines. On remarque toutefois depuis quelques années une tendance très marquée des produits australiens à passer par Suez et Marseille, pour gagner directement nos manufactures du nord. Notre commerce avec l'Australie ne peut qu'en retirer de grands profits.

Les *États-Unis* entretiennent aussi avec l'Australie un commerce actif, alimenté surtout par l'importation dans ce dernier pays d'objets manufacturés; les produits australiens n'ont aucun débouché dans la république américaine, qui trouve chez elle en abondance les laines, les viandes et l'or.

La *Chine* enfin fournit du thé; *Maurice* et *Java*, du sucre; l'*Inde* envoie du riz et des matières textiles (1).

Conclusion. — L'Australie a vu sa puissance économique se développer d'une façon merveilleuse depuis un demi-siècle. A peine connue il y a

---

(1) Commerce par colonies :

	Importations.	Exportations.	Total.
	Francs.	Francs.	Francs.
I. *Queensland* (1891).....	108.425.000	219.875.000	328.300.000
De ou pour Grande-Bret.	50.000.000	75.000.000	125.000.000
Or.....	»	59.525.000	»
Laine.....	»	73.075.000	»
II. *Nouv.-Galles du Sud* (1894).	395.050.000	514.425.000	909.475.000
De ou pour Grande-Bret.	149.575.000	130.550.000	280.125.000
Laine.....	»	240.700.000	»
III. *Victoria* (1894).....	311.765.000	350.662.000	662.427.000
De ou pour Grande-Bret.	120.775.000	212.120.000	332.895.000
Or.....	»	92.965.000	»
Laine.....	»	118.762.000	»
IV. *Australie mérid.* (1894).	155.667.500	182.542.500	338.210.000
De ou pour Grande-Bret.	47.490.000	72.425.000	119.915.000
Laine.....	»	31.890.000	»
Blé.....	»	25.000.000	»

cent ans, elle est aujourd'hui un des pays les plus riches, les plus prospères du monde. Ce n'est du reste ni à la laine, ni à l'or, ni aux quelques autres produits agricoles ou miniers que fournit son sol, qu'elle doit exclusivement une aussi brillante fortune. A toutes ces causes de richesse, il convient d'en ajouter une autre, qui n'est pas moins importante et qui contribue pour une forte part à la prospérité croissante du pays. C'est que, à l'opposé de l'Inde, l'Australie ouvre un champ magnifique à l'immigration des Européens. Ce n'est pas un simple pays d'exploitation, c'est une excellente colonie de peuplement. Les indigènes offraient encore moins d'obstacles qu'aux États-Unis à l'établissement des blancs, et le climat, qui rappelle, dans le sud, celui de nos régions, ne pouvait que les attirer davantage. Les Anglais, retrouvant dans ce pays des occupations en rapport avec leurs goûts, s'y sont portés en foule, et ce mouvement d'émigration n'a pas été l'effet d'un engouement passager. Il a persisté jusqu'à l'époque actuelle, où 200,000 individus gagnent, année moyenne, l'Australie pour s'y établir sans esprit de retour. La découverte des mines d'or a même produit à ce point de vue un résultat inattendu. Elle a fait affluer des aventuriers en nombre énorme; mais, la fièvre d'or une fois passée, ces gens se trouvant sans ressources se sont adonnés à l'exploitation du sol, à l'industrie de l'élevage, et l'on peut dire que cet afflux inespéré de bras a bien compensé l'épuisement des filons.

Ainsi pourvues en hommes, les colonies australiennes ont su donner au sol maigre, dont elles sont en bonne partie constituées, une valeur énorme. L'élevage est arrivé à son plein développement: la culture proprement dite est en progrès marqué, et les céréales entrent déjà pour une valeur appréciable dans les chiffres de l'exportation. Mais l'Australie a de nos jours une autre ambition. Comme les États-Unis, dont elle a suivi d'une manière remarquable la marche historique, elle tend à devenir un grand pays manufacturier; et à vrai dire elle possède dans des gisements abondants de nombreux minerais, et surtout de combustible, tous les éléments d'un grand développement industriel. Elle tend en d'autres termes à produire chez elle la série complète es objets nécessaires à la vie d'un peuple civilisé. Les colons espèrent ainsi diminuer peu à peu leurs achats

---

	Importations. Francs.	Exportations. Francs.	Total. Francs.
V. *Australie occid.* (1894)...	52.950.000	31.275.000	84.225.000
De ou pour Grande-Bret.	15.275.000	8.250.000	23.525.000
Laine.....	»	5.890.000	»
Or.....	»	19.675.000	»
VI. *Tasmanie* (1894).....	24.490.000	37.225.000	61.715.000
De ou pour Grande-Bret..	8.150.000	5.592.500	13.742.500
Laine.....	»	6.575.000	»
Or	»	5.322.500	»
Argent.....	»	5.445.000	»
Étain.....	»	5.060.000	»
Fruits.....	»	5.060.000	»

encore si considérables dans la métropole et se passer peu à peu de l'Europe.

II — NOUVELLE-ZÉLANDE

§ I. — Coup d'œil sur la géographie physique et politique.

Géographie physique. — A 2000 kilomètres au sud-est de l'Australie, s'allongent du nord-ouest au sud-ouest, les deux îles de la Nouvelle-Zélande. Ces îles s'étendent du 34° au 46°30′ de latitude sud et couvrent une superficie de 269 957 kilomètres carrés. La plus grande partie de leur surface est couverte de montagnes qui atteignent et dépassent 3500 mètres, et dont les plus méridionales ont de vastes glaciers. Les côtes sont remarquablement découpées, surtout dans l'île du sud dont la pointe sud-occidentale est entaillée par des fjords comparables à ceux de la Norvège.

Située en pleine zone tempérée, la Nouvelle-Zélande a un climat doux et que l'on peut rapprocher de celui de la France du midi pour l'île du nord, de celui des îles anglo-normandes pour celle du sud ; les pluies sont apportées par les vents de l'ouest et arrosent la côte occidentale de précipitations assez abondantes (1 m. 50 à 2 m.). La place manque pour le développement de véritables fleuves, mais les lacs sont abondants et profonds. D'innombrables sources thermales jaillissent du sol en maints endroits.

Géographie politique.— La Nouvelle-Zélande, colonisée depuis 1840, est organisée en colonie indépendante depuis 1841. La population autochtone des Maoris, bien que plus civilisable que celle de l'Australie, a rapidement diminué devant les Européens. Le pays est maintenant presque européen de civilisation (1).

§ II. — Géographie économique.

Condition générale. — La Nouvelle-Zélande rappelle peu les caractères du grand continent dont elle est voisine; située dans la zone tempérée, peu massive de formes, couverte de montagnes, elle n'a pas de déserts et si beaucoup de montagnes enlèvent de l'espace à la culture, elle est cependant, en général, plus hospitalière à l'homme. Les ressour-

---

(1) Population (1891) :

Blancs	626.658	habitants.
Maoris	51.993	—

Villes principales :

Auckland	51.127	—	(avec les faubourgs).
Wellington	33.224	—	—
Christchurch	47.846	—	—
Dunedin	45.865	—	—

ces minérales ne lui manquent pas, ses côtes sont propres à la navigation, et rien n'empêche en somme que ce pays n'arrive à jouer un rôle économique important, surtout quand sa population sera plus dense. Les progrès réalisés jusqu'à ce jour semblent être garants de l'avenir.

Agriculture. — Deux tiers de la superficie des deux îles sont propres soit à la culture, soit à l'élevage du bétail; mais il s'en faut que tout cet espace soit mis en œuvre, et beaucoup de terres restent encore entre les mains de l'État, attendant des acquéreurs.

Les *forêts*, composées de nombreuses essences, sont assez étendues et fournissent d'excellents bois de construction (1).

Les *céréales* sont la culture la plus répandue; si le *blé* a beaucoup reculé depuis quelques années, l'*avoine* et l'*orge* couvrent une assez grande superficie; la Nouvelle-Zélande expédie même des cargaisons de ces deux céréales vers le continent voisin (2).

Mais c'est surtout l'*élevage* qui, pour le moment, fait la richesse agricole de la Nouvelle-Zélande; les *bêtes à cornes* trouvent dans ces îles bien arrosées de meilleures conditions que dans la sèche Australie; aussi les produits de l'élevage, viande gelée, beurre et fromage, alimentent-ils une exportation considérable vers les colonies voisines et même vers la métropole. Les *moutons*, bien que moins favorisés par le climat, sont déjà nombreux et augmentent encore rapidement; la laine est, pour la colonie néo-zélandaise, comme pour l'Australie, le produit le plus exporté. Enfin, les *volailles* sont nombreuses, si l'on en juge par les expéditions nombreuses d'œufs que la Nouvelle-Zélande fait vers Londres (3).

Industrie. — Les richesses minérales sont abondantes; sans avoir les terrains aurifères fabuleusement riches de l'Australie, la Nouvelle-Zélande a de nombreux placers d'*or* et d'*argent*; les autres minéraux s'y trouvent, la *houille* en particulier, et tout fait supposer que l'exploration plus complète du pays amènera la découverte de nouvelles ressources minérales (4). Le *fer* n'est pas exploité pour le moment.

---

(1) Forêts..... 8.080.000 hectares environ.

(2) Céréales (1895) :

	Superficie.	Production.
Blé..... ..	59.792 hectares (1/2 de 1891).	1.300.000 hectol.
Avoine	142.127 —	3.679.500 —
Orge	14.746 —	360.000 —

(3) Élevage (1891) :

Chevaux.....	211.040	
Bêtes à cornes.....	831.831	
Moutons.....	18.227.186	(1894..... 20.230.000)
Porcs.....	308.812	

(4) Produit des mines (1893) :

Argent.....	243.575 francs.
Or	22.825.000 —
Houille.....	691.548 tonnes.
Antimoine.....	331 —
Manganèse	319 —

La présence des mines de houille a amené la création d'*usines* en assez grand nombre, qui travaillent une partie des produits du pays, mais sont loin encore de faire concurrence aux importations métropolitaines (1).

Commerce. — Les *voies de communication* sont encore peu développées, et le relief du pays oppose de grands obstacles à leur établissement; les *chemins de fer*, quoique déjà assez étendus, ne rendent pas les services qu'on pourrait en attendre; les voies transversales manquent d'une mer à l'autre; le plus large tronçon de voie ferrée longe la côte orientale de l'île du sud, en concurrence avec le cabotage, mais l'intérieur du pays n'est encore mis en communication avec les ports que par de rares lignes, que l'on s'occupe du reste à prolonger et à augmenter (2). Les voies fluviales manquent presque complètement, non qu'il n'y ait des fleuves nombreux et abondants, mais parce que l'exagération du relief les rend torrentiels.

La véritable voie de communication, en Nouvelle-Zélande comme en Angleterre, est la mer; les côtes, richement découpées, encouragent au cabotage, et les ports de Auckland, Dunedin et Wellington sont excellents. Aussi la marine marchande est-elle développée, et le mouvement des ports actif (3).

Le *commerce proprement dit* est actif, eu égard à la faible population actuelle; il atteint 400 millions de francs; les *exportations* sont plus considérables que les importations; le chiffre le plus grand à la sortie est celui des expéditions de laines, puis viennent les viandes gelées, l'or, etc. A l'*importation*, les tissus et objets de vêtements tiennent, avec les machines et autres produits métalliques, le premier rang.

---

(1) Usines (1890)..... 2.570 occupant 29.880 ouvriers.

(2) Chemins de fer (1894)..... 3.488 kilomètres.

(3) Marine marchande (1894) :

	Navires.	Jauge.
Voiliers	296	34.674 tonneaux.
Vapeurs	179	38.808 —
Total.....	475	73.482 —

Mouvement des ports (navires chargés) :

		Navires.	Jauge.
Entrées.....		571	592.019 tonneaux.
Sorties		561	600.971 —
Total		1.132	1.192.990 —
Auckland	entrées	258	262.714 —
	sorties.....	243	210.708 —
Total.....		501	473.422 —
Wellington	entrées	108	156.680 —
	sorties.....	91	171.777 —
Total.....		199	328.457 —

C'est avec les colonies australiennes et avec la Grande-Bretagne que ce commerce est le plus actif (1).

III — NOUVELLE-CALÉDONIE

Géographie physique et politique. — La longue île de Nouvelle-Calédonie, avec les îlots qui en dépendent (îles Loyauté, des Pins, etc.), couvre une superficie de 19 823 kilomètres carrés. Très montagneuse, la grande île a des sommets qui dépassent 1 500 mètres; de larges vallées s'intercalent entre les systèmes montagneux. Le littoral, assez richement articulé, est malheureusement bordé d'un cordon de récifs madréporiques qui ne laissent que très peu d'accès vers les ports; la plus belle rade est celle de Nouméa, abritée par l'île Nou.

Le climat, tropical, est cependant tempéré par l'influence de l'océan et par le relief; les pluies sont assez abondantes, les Européens vivent et travaillent facilement dans cette île. Les rivières, nombreuses, abondantes, irriguent richement le pays, mais sont peu propres à la navigation.

Peuplée de Canaques, la Nouvelle-Calédonie appartient, depuis 1853-54, à la France. C'est une colonie pénitentiaire, mais quelques colons libres, en trop petit nombre encore, s'y sont établis (2).

Géographie économique. — L'*agriculture* et l'*élevage du bétail* sont et seront les grandes ressources de cette colonie, surtout quand toute la

---

(1) Commerce (1894) :

	Importations.	Exportations.	Total.
Commerce total.....	169.700.000 fr.	230.775.000 fr.	400.475.000 fr.
De ou pour Grande-Bret.	98.725.000	197.575.000	296.300.000
Objets de vêtement.....	39.000.000	»	»
— métalliques	20.900.000	»	»
Sucre.....	11.500.000	»	»
Alcool, vin, bière	5.535.000	»	»
Houille	2.625.000	»	»
Laine	»	120.675.000	»
Viande gelée	»	29.850.000	»
Or.....	»	22.175.000	»
Gomme caurie.....	»	10.100.000	»
Beurres et fromages....	»	9.150.000	»

(2) Population (1889) :

Population totale.....	62.752	habitants, 3 par kilomètre carré.
Dont : Indigènes..... ..	41.874	—
Garnison	3.476	—
Colons libres.....	5.585	—
Forçats libérés.....	2.515	—
Forçats.....	7.477	—
Travailleurs import.	1.825	—

Ville principale : Nouméa..... 4.000 habitants.

terre cultivable sera mise en valeur et travaillée d'après les méthodes perfectionnées (1).

Les *forêts*, nombreuses, renferment une grande quantité d'essences précieuses, utiles aux constructions navales : le *kaori* a souvent un tronc droit de plus de 30 mètres de hauteur, l'*ébénier*, le *houp*, le *bambou* sont recherchés par les ébénistes. Mais l'exploitation forestière est à peine commencée en Nouvelle-Calédonie. Puisse-t-elle ne pas devenir hâtive et désordonnée ! Le *caoutchouc*, à peine exploité jusqu'ici, serait une précieuse ressource.

Comme *cultures* proprement dites, la Nouvelle-Calédonie produit du blé et d'autres céréales, puis un grand nombre de denrées tropicales : café, sucre, coco, coton, manioc, vanille, etc.

L'*élevage* est très rémunérateur dans un pays dont les prairies fournissent jusqu'à six ou huit coupes par an (2). La viande conservée commence à fournir un précieux appoint aux exportations.

Les *richesses minérales* sont abondantes et précieuses ; l'*or* et l'*argent* y sont peu abondants et de mauvaise qualité, mais la *houille*, le *nickel*, le *cuivre*, le *cobalt*, l'*antimoine*, le *chrome* ont été reconnus en maints endroits. Les mines de cuivre de la Balade, au Diahot, celles de nickel de Canala et de This, sont les plus prospères. Malheureusement les capitaux manquent encore pour mettre la plupart des mines en valeur (3).

L'*industrie* est encore peu prospère, on ne peut guère citer que les hauts fourneaux de Nouméa.

Les *voies de communication* sont encore peu développées : quelques bonnes routes dues à la main-d'œuvre pénale ont été créées dans ces dernières années ; les chemins de fer n'existent pas ; mais l'espace compris entre la barrière de récifs et la côte est excellent pour la navigation côtière. La Nouvelle-Calédonie est en rapports mensuels avec la France par les paquebots de la ligne d'Australie des Messageries maritimes.

Le *commerce* est relativement actif, et se fait surtout avec la France. Les importations portent sur la mercerie, les vins et alcools, farines, légumes secs, denrées alimentaires ; les exportations, beaucoup moins abondantes, sur le nickel, le minerai de chrome, la viande conservée, etc. (4).

---

(1) Répartition des terres :

Concédées aux indigènes ou colons.....	490.200 hectares.
Cultivables non concédées.....	154.800 —

Le reste est formé de forêts et de montagnes.

(2) Bétail..... 120.000 têtes.

(3) Production minérale (1893) :

Nickel.....	69.000 tonnes.
Cobalt.....	2.200 —
Fer chromé.....	240 —

(4)

	Importations.	Exportations.	Total.
Commerce (1893)....	11.347.000 fr.	8.628.000 fr.	19.975.000 fr.
Avec la France (1892).	6.243.000	8.206.000	14.449.000
Dont nickel.....	»	5.709.000	»
Cobalt.....	»	209.000	»

La Nouvelle-Calédonie ne sera complètement assurée de son avenir que le jour où l'archipel voisin des *Nouvelles-Hébrides* lui sera adjoint. Déjà nos colons y ont acheté de grandes étendues de terres; mais une convention signée entre la France et l'Angleterre interdit aux deux nations de s'en emparer. Cependant, la majorité des colons est actuellement formée de Français, et l'on peut espérer qu'un jour, le traité en question pourra être revisé (1).

IV — NOUVELLE-GUINÉE

Géographie physique et politique. — La très grande île de Nouvelle-Guinée, séparée de l'Australie par le détroit de Torrès, forme la transition entre l'Insulinde et l'Australasie. Elle est actuellement encore très peu connue; on ne sait que peu de choses sur sa géographie; de très grandes montagnes, dépassant la limite des neiges persistantes, y ont été reconnues; des fleuves abondants, peut-être navigables, la sillonnent. Mais le climat, quoique tempéré dans les montagnes, est très chaud et très malsain sur le littoral. Les explorations, que l'on entreprend en assez grand nombre depuis quelques années, révéleront sans doute, dans ce pays, beaucoup plus grand que la France, des richesses inconnues pour le moment.

La Nouvelle-Guinée et les archipels environnants, peuplés de *Papouas* (Mélanésiens), mélangés de Malais et de Négritos, ont été annexés par des nations européennes. Les Anglais ont pris la partie sud-orientale; le nord-ouest est aux Pays-Bas, le nord-est, avec l'archipel de Nouvelle-Bretagne rebaptisé du nom de Bismarck et l'archipel Salomon, dépend de l'Allemagne. Mais le nombre des colons est encore très faible (2).

Géographie économique. — La Nouvelle-Guinée, peu connue encore, soumise, en outre, au climat tropical, ne peut être qu'une colonie de traite; les produits de l'intérieur, apportés par les indigènes, sont échangés à la côte, en petite quantité du reste, contre les produits européens. La situation de l'archipel papoua à la limite de l'Insulinde fait que les produits

---

Mouvement des ports :

		Navires.	Jauge.	
Nouméa	entrées.....	153	133.249	tonneaux.
	sorties.....	131	126.768	—
	Total.....	284	260.017	—

(1) Colons aux Nouvelles-Hébrides (1894): 94, dont 57 français et 29 anglais.

(2) Notices statistiques :

	Superficie.	Population.	
Nouvelle-Guinée britannique...	229.102 kil.	350.000 hab.	1,5 par kil. car. / 250 Européens.
Terre de l'Empereur Guillaume.	181.650	110.000 —	262 Européens.
Archipel Bismarck.....	47.100	188.000 —	
Iles Salomon.....	22.255	89.000 —	
Nouvelle-Guinée occid. (holl.)..	391.615	233.000 —	

sont surtout ceux de la flore, admirablement riche. Ce sont d'abord ceux des forêts, bois d'ébénisterie précieux, ébène, bois de santal, etc., puis des denrées tropicales, coco et sagou en abondance, areca, gommes, etc.

Les cultures proprement dites sont encore peu développées, mais le pays semble offrir de bonnes conditions pour le tabac, le riz, le sucre, le thé, le café et presque toutes les cultures tropicales.

Le règne animal fournit les admirables oiseaux de paradis, si recherchés des modistes, les écailles de tortue, la nacre et les perles. Les animaux d'Europe réussissent, au moins dans les régions élevées, sauf les moutons, pour lesquels le climat est trop humide.

Les richesses minérales sont encore peu connues, cependant l'or est apporté à la côte par les Papouas.

Le commerce est toujours dans l'enfance, et ne dépasse pas 3 millions. Les étrangers, mais surtout les Australiens de Queensland et de Nouvelle-Galles du Sud, dont dépend la Nouvelle-Guinée britannique, apportent des denrées alimentaires, du tabac, des étoffes, de la quincaillerie, en échange des produits que nous avons déjà énumérés. Le commerce ne pourra augmenter que lorsque l'on aura pénétré dans le pays et lorsqu'il sera vraiment colonisé (1).

---

(1) Commerce :

	Importations.	Exportations.	Total.
Nouvelle-Guinée britann. (1895).	709.175 fr.	405.375 fr.	1.114.550
Terre de l'Empereur Guil. (1891).	418.750	»	»
Archipel Bismarck	1.271.000	»	»

CHAPITRE II

POLYNÉSIE

§ I. — Coup d'œil sur la géographie physique et politique.

Géographie physique. — La Polynésie, à laquelle nous rattacherons la partie de l'Océanie souvent appelée Micronésie, comprend toutes les îles du Pacifique situées en dehors et à l'est de l'Australasie. Il n'y a plus ici de grandes terres, mais une véritable poussière d'îles, à peu près imperceptibles sur la plupart des cartes. Seules, les îles Viti et Hawaï ont une superficie appréciable.

Les îles de la Polynésie peuvent être partagées en deux grandes classes, suivant leur origine : les unes, les plus grandes, sont volcaniques — les Hawaï ont des volcans en activité, qui comptent parmi les plus remarquables du monde — les autres sont des *atolls*, de formation corallienne. Les premières seules ont des montagnes, les autres s'élèvent à peine au-dessus de la surface de l'océan. Les premières aussi ont seules une véritable importance économique.

Toute la Polynésie est comprise entre les deux tropiques, et subit par conséquent le climat de la zone torride. Mais l'influence de l'océan et celle des vents alizés adoucissent beaucoup la température. Les pluies, souvent nulles sur les atolls, à cause du manque de relief, sont plus considérables sur les îles volcaniques, divisées en général en deux zones, *du vent*, humide, et *sous le vent*, plus sèche et plus chaude. Certaines îles, Taïti par exemple, sont célèbres pour la douceur et le charme de leur climat.

Géographie politique. — La *population* appartient presque toute à la race polynésienne, au teint clair, aux cheveux longs; de mœurs en général très douces, les Polynésiens ne sont pas réfractaires à la civilisation, et accueillent volontiers les Européens, mais diminuent rapidement devant les maladies et les vices que ceux-ci leur communiquent.

La douceur du climat, la facilité de la vie, abondamment alimentée par les fruits qui poussent naturellement, les rendent absolument réfractaires au travail, du reste souvent mortel pour eux. Aussi les Européens ont-ils introduit des Chinois dans leurs établissements, à Hawaï en particulier.

Il est très difficile d'évaluer avec une approximation suffisante la population de la Polynésie.

Tous les archipels de quelque importance ont été occupés ou protégés

par les puissances colonisatrices, sauf les Hawaï, laissées à peu près indépendantes en théorie, mais qui ne tarderont sans doute pas à devenir une colonie des États-Unis. La France, l'Angleterre, l'Allemagne et l'Espagne se partagent les autres archipels (1).

§ II. — Géographie économique.

Ressources végétales. — Ce que nous avons dit de l'horreur des Polynésiens pour le travail explique que l'agriculture véritable n'existe pour ainsi dire pas dans ces archipels. Cependant le terrain, surtout dans les îles volcaniques, est en général fertile ; l'humidité d'autre part ne manque pas, mais est le plus souvent mal distribuée : les versants abrités du vent souffrent souvent de la sécheresse. Toutefois les sommets reçoivent toujours une abondante provision d'eau, et quelques travaux faciles d'irrigation permettent de féconder la plupart des terres basses, dont le sol est trop sec. Seuls, les îlots tout à fait plats, d'origine corallienne et dont le terrain surchauffé éloigne les précipitations, sont rebelles à toute culture. Ils recèlent du moins de riches dépôts de guano.

Ce sont plutôt les produits naturels du sol, très abondants, qui constituent la richesse de la plupart de ces îles. La végétation y est en général luxuriante ; les *forêts* donnent des essences précieuses pour la construction et l'ébénisterie, quelques textiles, et surtout de nombreux *fruits* qui suffisent amplement à l'alimentation des indigènes, et même quelquefois à l'exportation. La *noix de coco* fraîche ou desséchée (*coprah*) est l'élément d'un commerce actif dans les archipels Viti, Tonga, Samoa, Touamotou et Carolines ; les *oranges* de Taïti sont recherchées à San-Francisco.

Quelques cultures ont cependant été tentées, mais, sauf aux Hawaï, elles ont le plus souvent échoué par suite du manque de bras. Le *riz* est la principale nourriture des Hawaïens, la *pomme de terre* et les *légumes* importés par les missionnaires se sont répandus dans la plupart des archipels.

La *canne à sucre* pourrait réussir partout, en particulier à Taïti, mais on ne la cultive en grand que dans les archipels Viti et Hawaï ; ce dernier alimente de sucre la Californie et les États occidentaux de l'Union. Le *café* a disparu de Taïti, le *tabac* est peu cultivé ; quant au *coton*, dont la

---

(1) Colonies et protectorats :

France	Archipel de la Société (Taïti). Toubouaï. Touamotou et Gambier. Marquises, etc.
Angleterre	Archipel Viti. — Cook.
Allemagne	Marshall.
Espagne	Mariannes. Carolines.

Les Samoa doivent aux prétentions rivales de l'Angleterre, de l'Allemagne et des États-Unis d'avoir gardé une sorte d'indépendance.

culture avait pris une grande extension aux Viti pendant la guerre de Sécession, il disparaît de plus en plus devant le haut prix de la main-d'œuvre.

Ressources animales. — L'élevage est assez prospère dans les îles les plus grandes, où de riches prairies peuvent être entretenues. Le *gros bétail* réussit aux Hawaï, les *chevaux* sont assez rares et rendent peu de services, les *moutons* souffrent du climat trop humide. Par contre, les *porcs* sont l'animal domestique le plus répandu et la *volaille* pullule.

La *pêche* est la grande occupation de la plupart des indigènes qui, montés sur de grandes pirogues admirablement construites, se hasardaient même naguère à la poursuite des grands cétacés. Mais ceux-ci ont émigré vers les mers désertes du nord et du sud, et les ports de Honolulu et de Papéiti n'arment plus de baleiniers. Taïti possède des bancs d'*huîtres perlières* et *nacrières* d'une grande importance, que l'on renouvelle actuellement par les procédés employés en France.

Les **ressources minérales** n'ont pas encore été signalées en Polynésie; quant à l'**industrie**, elle est dans l'enfance. Seules, les *raffineries de sucre* ont quelque importance aux Hawaï et aux Viti.

Commerce. — La mer est la seule voie de communication; quelques grandes lignes de paquebots sillonnent l'océan et s'arrêtent dans les principaux ports, en particulier dans ceux de *Honolulu* dans l'archipel d'Hawaï, de *Apia* aux Samoa, de *Levuka* et *Suva* aux Viti, etc. *Papéiti*, dans l'île de Taïti, ne se trouve sur aucune grande ligne de navigation et n'est visité d'une façon régulière que par les navires de l'État français. Ce sont surtout les Anglais, les Allemands et les Américains du nord qui parcourent ces régions.

On comprend qu'il est difficile de donner avec précision le chiffre total du commerce des îles océaniennes. La valeur des marchandises achetées ou vendues n'est contrôlée que dans quelques ports et pour les îles définitivement organisées en colonies européennes. Partout ailleurs elle n'est soumise à aucune évaluation : les navires marchands s'arrêtent au large des îles, ils achètent à la côte les produits du pays, coprah, fruits, peaux, et vendent en échange aux indigènes quelques objets de leur cargaison. Toutefois, bien que ce trafic primitif s'opère sur une assez grande échelle, il est permis de croire qu'il n'atteint pas une valeur très considérable et ne dépasse pas quelques millions. Le commerce est beaucoup plus important dans les terres qui, sans être officiellement annexées par une puissance européenne, ont reçu des résidents, des consuls, et où des négociants, établis à demeure, ont fondé des comptoirs et des exploitations. Les colonies proprement dites offrent encore des ressources plus nombreuses; mais l'archipel des Hawaï, remarquablement prospère, tient sans conteste le premier rang.

La répartition entre l'importation et l'exportation est très variable. Tandis que les Hawaïens écoulent à l'étranger les produits de leur sol pour une valeur double de celle de leurs achats, les colonies françaises, en revanche, où les fonctionnaires sont quelquefois plus nombreux que

les colons, ne présentent pas un excédent très sensible en faveur des denrées exportées. Mais en général ces régions n'offrent pas au commerce européen de grandes ressources en débouchés. Les indigènes sont sans besoins, et comme ils ne travaillent pas, ils sont incapables de fournir autre chose que des produits spontanés du sol, en échange des objets qu'on leur vend. Les blancs sont d'autre part trop peu nombreux encore pour solliciter de grands apports, et donner lieu à un commerce important. Les cotonnades et les autres tissus, les objets en fer et les machines, sont les principales marchandises apportées d'Europe ou d'Amérique par les navires qui fréquentent ces parages. Ajoutons des armes, des boissons, des drogues et matières chimiques, du tabac.

Ce sont les Américains qui, grâce à l'archipel des Sandwich, prennent la plus grande part à ce commerce. Tous les produits de ces îles sont dirigés sur San-Francisco et sous pavillon des États-Unis. Les Allemands jouent aussi un grand rôle dans ces parages. Les navires de Hambourg drainent le trafic de la plupart des autres terres. Les Anglais se sont laissé distancer. Quant à la France, son pavillon n'est guère représenté dans l'Océan Pacifique que par les vapeurs des Messageries maritimes qui font le service postal de la Nouvelle-Calédonie, ou par les croiseurs de l'État, qui visitent à époque fixe nos principales stations; nous ne prenons qu'une part insignifiante au commerce de nos propres colonies, surtout à l'exportation, un dixième tout au plus (1).

Valeur de l'Océanie. — Il est plus téméraire encore à propos des pays d'Océanie qu'au sujet de toute autre partie du monde, de porter un jugement synthétique. Des terres, qu'un hasard de nomenclature a groupées sous ce nom, d'ailleurs contesté, les unes sont proches de l'Asie du sud-est et sont solidaires du développement économique de cette région. L'Australie, la Nouvelle-Guinée, la Nouvelle-Zélande et la Nouvelle-Calédonie sont les dernières escales du grand commerce dont le courant coupe ou longe l'Ancien Monde, à travers la Méditerranée, la mer Rouge et l'océan Indien. Leurs relations naturelles sont avec les pays d'Europe, d'Asie et d'Afrique, non avec le monde américain qui borde l'immense et vide Pacifique, mer déserte, mer séparative. Il est peu probable que le percement d'un isthme américain change ces conditions; car le commerce recherche, au lieu du chemin le plus court, celui qui offre le plus grand nombre d'escales, et qui par là, fût-il beaucoup plus long, demeure de beaucoup le plus économique.

Les autres îles, semées à la surface du Pacifique, sont trop médiocres,

---

(1) Commerce des principaux archipels (1894) :

	Importations.	Exportations.	Total.	Entrées. Nav.	Entrées. Jauge.
	Francs.	Francs.	Francs.		Tonneaux.
Etablissements franç.	2.707.000	3.140.000	5.847.000	49	15.012
— angl.	7.149.000	14.541.000	21.790.000	135	128.662
Hawaï.....	28.650.000	45.705.000	74.355.000	340	336.408

d'étendue et de richesse, pour amortir, par leurs productions, les risques et les frais de traversée du Pacifique. Ajoutons que la valeur stratégique de ces positions n'en compense pas la médiocrité économique ; nos flottes modernes, tenues, en raison de leur énorme dépense de charbon, à garder contact avec des ports de ravitaillement, n'iront pas livrer bataille en des parages qui offrent à la fois de faibles enjeux et des bases d'opération fort précaires. On se battra désormais et pour des pays et auprès de pays d'une valeur incontestable ; on ne conçoit pas une guerre d'escadres au centre du Pacifique, moins encore une guerre de course, faute de navires à prendre. Tout ce qui vaut, en Océanie, est solidaire, économiquement et militairement, de l'Asie orientale.

CINQUIÈME PARTIE

L'AFRIQUE

GÉNÉRALITÉS

Situation et dimensions. — L'Afrique s'étend des deux côtés de l'équateur, entre les 37°19′ lat. N. et 34°51′ lat. S., sur une longueur de 8.100 kil., et entre les 19°53′ long. O. et 49°7′ long. E., sur une distance de 7.500 kil. Sa superficie est, avec les îles qui en dépendent, d'environ 29.885.000 kil. car.

Relief et littoral. — L'Afrique est, comme tous les continents méridionaux, extrêmement massive, plus encore même que l'Amérique du Sud. Le relief y affecte en effet la forme de plateaux. On peut y distinguer deux grandes régions orographiques, séparées l'une de l'autre par la grande dépression où coulent en sens inverses le Sénégal, le Niger, le Komadougou et le Chari, tributaires du Tchad, puis les rivières qui contribuent à former le Bahr-el-Ghasal, affluent du Nil.

Au sud de cette dépression s'étend un immense plateau creusé en cuvette au centre, séparé de l'océan Indien par une série de hauts plateaux ou de massifs élevés — massif d'Abyssinie, plateau des Grands Lacs avec les deux géants africains du Kénia et du Kiliman'Djaro, massifs du Nyassa et des Drakenberghe ; — du côté occidental, les systèmes bordiers, moins élevés, descendent en terrasses étagées sur l'Atlantique ; au nord enfin, la pente est insensible.

Au nord de la dépression, s'étend un pays encore peu connu, c'est le Sahara, tantôt plateau et tantôt plaine, parsemé de soulèvements assez importants comme le Tibesti, le Tassili et l'Ahaggar.

A l'extrémité septentrionale enfin, le massif de l'atlas Maghrébien dépend beaucoup plutôt du relief européen ou méditerranéen que de l'Afrique.

Le *littoral*, par suite de ces conditions de relief, est peu articulé. Quelques golfes largement ouverts vers l'océan, quelques caps peu déliés le découpent seulement. Presque toujours inhospitalier, qu'il soit bordé des plages malsaines et basses, frangées d'une redoutable barre, de la Guinée, ou des hautes falaises de la mer Rouge, il ne permet que difficilement aux navires d'atterrir et de commercer. Les bons ports y sont

extrêmement rares, l'Afrique est, en somme, un continent peu accessible.

Climat. — « De toutes les parties du monde, l'Afrique est celle où les phénomènes du climat présentent en moyenne le plus de régularité (Élisée Reclus) ». Les températures et les pluies, et par conséquent la végétation, se répartissent en zones parallèles au nord et au sud de l'équateur d'une façon à peu près symétrique. C'est d'abord la grande bande équatoriale, à la température constamment élevée, aux pluies diluviennes et tombant pendant toutes les saisons, à la végétation essentiellement tropicale et arborescente. Au nord et au sud de cette zone s'étendent les deux régions subtropicales caractérisées par la division de l'année en deux saisons, pluvieuse en été et sèche en hiver ; là se trouvent les grandes savanes et les cultures proprement dites. Au delà encore, dans les deux directions, on arrive aux régions presque absolument sèches et désertiques du Sahara et du Kalahari, — moins de $0^{m},20$ de pluies, végétation presque complètement nulle. Les deux extrémités enfin de l'Afrique, Maghreb au nord, région du Cap au sud, sont caractérisées par des températures beaucoup moins élevées, et par des pluies d'hiver ; la végétation est celle de la zone méditerranéenne, l'Européen peut y vivre et même y travailler. Presque partout, mais surtout dans les deux dernières zones au nord et au sud, le caractère du climat est continental, les extrêmes de chaleur et de froid, de sécheresse et d'humidité s'opposent violemment.

Hydrographie. — Les caractères des fleuves sont la conséquence de ceux du climat et du relief. Immenses réservoirs lacustres, fleuves constamment puissants dans la zone équatoriale, fleuves à crues périodiques dans les régions subtropicales, ouadis temporaires dans les déserts, torrents alternativement à sec et dévastateurs dans le Maghreb et au Cap.

Mais ces fleuves, même les plus constamment riches, ne peuvent rendre que peu de services à la navigation. Ils sont tous coupés, à leur descente du plateau, par des séries de chutes qui les divisent en biefs navigables mais sans communication ni entre eux, ni avec la mer; aussi la pénétration du continent est-elle extrêmement difficile. Tandis que l'Amérique méridionale rachète sa massivité par sa richesse en voies navigables, l'Afrique est essentiellement et irrémédiablement massive ; le Congo, presque aussi puissant que l'Amazone, est absolument séparé de la mer. C'est là la grande infériorité de l'Afrique et celle qui explique ses destinées encore si peu brillantes.

Populations. — Autant qu'une évaluation de la population de l'Afrique est possible, on l'estime à 200 millions d'habitants environ, très inégalement répartis : les bords du golfe de Guinée ont une population dense, ainsi que la côte du Maghreb et le Cap ; la zone équatoriale paraît encore assez peuplée, mais les zones subtropicales et désertiques ne présentent plus qu'une très faible densité.

Ces peuples, autrefois tous confondus sous le nom de « nègres », sont

loin de se ressembler. Il y a d'abord des populations n'appartenant pas à la race noire : les Égyptiens, les Arabes et les Abyssins sont des Sémites ; les Maures et les Touaregs ne sont pas nègres. Parmi les peuplades noires elles-mêmes, combien de différences ! Les Bantous, les Nigritiens proprement dits, les Peulhs, les Toucouleurs, se distinguent entre eux et ne peuvent être confondus avec les « Pygmées » ou avec les Hottentots.

Expansion européenne. — L'Afrique a remplacé en notre siècle l'Amérique comme pays de conquête pour les Européens ; si la « colonisation » proprement dite n'est pas encore complète, et il s'en faut, le continent tout entier est, d'ores et déjà, partagé entre les puissances colonisatrices... sur le papier au moins. Possessions immédiates, protectorats, « zones d'influence » couvrent les cartes d'Afrique de taches multicolores. L'*Angleterre*, et les compagnies à charte qu'elle envoie en éclaireurs, revendiquent une bonne partie du continent ; à l'est l'Afrique orientale anglaise, au sud, les colonies du Cap, prolongées jusqu'au sud des grands lacs par la compagnie à charte de M. Rhodes ; les bouches du Niger, le cours de la Benoué et le plateau du Haoussa, puis le pays des Achantis, Sierra-Léone et la Gambie.

La *France* a vu sa suprématie s'étendre, de l'Algérie sur la Tunisie, du Sénégal sur le bassin du Niger, les Rivières du Sud, le Dahomey. Le Congo français atteint maintenant le bassin du Chari et du Tchad. Madagascar est enfin définitivement reconnue comme colonie française. Obock surveille la mer Rouge.

Le *Portugal*, outre la Guinée portugaise et quelques îles de l'Atlantique, possède l'Angola et le Mozambique qu'il a dû renoncer à réunir par suite des empiètements de l'Angleterre. L'*Espagne* se contente de ses quelques présidios marocains et d'une partie de la côte saharienne.

Il n'est pas jusqu'aux peuples nouveaux venus à la colonisation qui n'aient créé ou tenté de créer des empires. L'*Allemagne* ajoute à ses établissements du Togo, de Guinée, le Cameroun qui atteint le Tchad, le Damara-Namaquoua et le plateau des grands lacs presque tout entier. L'*Italie*, établie sur la côte brûlante de Massaouah et sur celle des Somalis, a essayé d'ajouter à son empire d'Érythrée le massif d'Abyssinie ; on sait comment elle a échoué dans cette tentative.

Enfin une association soi-disant internationale, sous la présidence du roi des Belges, a étendu sa domination sur le bassin presque entier du *Congo*.

Il ne reste plus en somme que peu d'États indépendants en Afrique : au sud, les deux républiques boër d'Orange et du Transvaal résistent aux ambitions anglaises pendant qu'au nord, le Maroc profite des jalousies des États européens pour subsister.

Mais ces établissements ne pourront jamais, sauf peut-être l'Algérie-Tunisie, les colonies du Cap et Madagascar, jouer un rôle comparable à celui qu'ont joué les colonies du Nouveau-Monde. Le climat, mortel pour les Européens, l'apathie des indigènes empêchent de cultiver le sol ; ces pays ne sont que des régions de commerce, or la difficulté des communications est très grande et entrave les affaires.

CHAPITRE PREMIER

AFRIQUE MINEURE

§ 1. — Coup d'œil sur la géographie physique et politique.

Géographie physique. — La partie septentrionale de l'Afrique, la bande qui borde la Méditerranée, très nettement séparée du reste du continent par l'immense désert du Sahara, a des caractères absolument différents de ceux de l'Afrique proprement dite. C'est une région « méditerranéenne » qui ressemble beaucoup plus au sud de l'Europe qu'au Soudan par exemple.

Montagneuse dans la partie occidentale, elle est plutôt basse à l'est. Le relief du Maghreb est formé par le système de l'Atlas : au Maroc, l'Atlas a une apparence alpestre, c'est un puissant massif, culminant au Djebel Aïaschin (4000 m.) couvert de neiges en hiver, creusé de profondes vallées. En Algérie, le système se divise en deux séries de massifs, l'Atlas Tellien et l'Atlas Saharien parallèles à la côte qui supportent un haut plateau doucement ondulé. En Tunisie enfin, le plateau se désarticule en de nombreuses collines. A partir du golfe de Gabès, il n'y a plus de montagnes, la côte est bordée de hamadas ou plateaux stériles ; seul, le plateau de Barka mérite une mention spéciale. Au sud de ces rebords montagneux s'étend le Sahara, plaine ondulée de dunes ou de plateaux pierreux.

Le *littoral* est mauvais ; sur l'Atlantique, les falaises s'interrompent de temps en temps et présentent d'assez bons ports, mais sur la Méditerranée, les anses que découpe l'Atlas Tellien sont trop largement ouvertes, et, à partir de Tunis, la côte descend doucement vers la mer et ne permet pas aux navires d'approcher ; les Syrtes ont gardé un triste renom depuis l'antiquité.

Au point de vue du *climat*, il faut distinguer plusieurs régions : le Maroc reçoit les pluies assez abondantes de l'Atlantique, et la température y est adoucie par cette influence. En Algérie-Tunisie, les précipitations hivernales de la Méditerranée sont déjà plus rares, et la sécheresse sévit en été ; sauf sur la côte, les températures sont rigoureuses, et les oppositions entre l'été et l'hiver, le jour et la nuit, considérables. La Tripolitaine et la Cyrénaïque sont sèches et brûlées par le soleil ou par le vent du désert.

L'*hydrographie* est la conséquence de ce climat. Au Maroc seulement,

on trouve des fleuves à peu près constants ; en Algérie-Tunisie, les lits, à sec en été, sont remplis d'une eau tourbillonnante au moment des pluies. Le reste du pays, versant saharien ou côte de Tripolitaine, n'a que des ouadis temporaires. De nombreux lacs salés, plaines de sel en été, se trouvent sur le plateau algérien ou au pied de l'Atlas saharien.

Géographie politique. — Les populations ne sont pas denses dans cette région : les pays les plus peuplés sont la Tunisie, avec 15 habitants, et l'Algérie, avec 6 ou 8 habitants par kilomètre carré. Ces populations sont de races diverses. Les aborigènes sont les *Berbères*, mais des races conquérantes se sont superposées à eux : Arabes au VIIe siècle, Turcs puis Européens plus tard. Les nègres amenés comme esclaves, les juifs assez nombreux complètent l'ensemble.

Au point de vue purement politique, l'Afrique Mineure se divise en quatre États distincts : à l'ouest, le Maroc, empire indépendant ; au centre, l'Algérie, colonie française, et la Tunisie, protégée par la même nation ; à l'est enfin, la Tripolitaine et les pays qui s'étendent jusqu'à l'Égypte, dépendant du sultan de Constantinople (1).

§ II. — Géographie économique.

De l'ensemble des pays qui composent l'Afrique Mineure, on peut dire ce qui est si vrai de l'Algérie, à savoir qu'ils ne sont que le complément,

---

(1) Notices statistiques :

Maroc :

Superficie (sans le Touat et le désert).	449.000 kil. car. env.
Population	8 millions d'hab. env.
Villes : Fez (capitale)	140 à 150.000 hab.
Maroc	40 à 50.000
Tanger	30.000

Algérie :

Superficie	797.770 kil. car. (?)
Population	4.124.700 hab. (6 à 8 par kil. car.).
Dont	271.101 Français.
Villes : Alger	82.525 hab.
Oran	74.510
Constantine	46.581
Bône	30.806

Tunisie :

Superficie	99.600 kil. car.
Population	1.500.000 hab. (15 par kil. car.).
Dont	9.973 Français.
Villes : Tunis	153.000 hab. dont 40.000 Européens.

Tripolitaine :

Superficie	800.000 kil. car. environ.
Population	800.000 hab. env. (1 par kil. car.)

le prolongement des pays européens qui leur font face de l'autre côté de la Méditerranée. Jouissant à peu près du même climat et de la même végétation, ils fournissent en abondance tout ce que les côtes septentrionales, à la lisière étroite, ne sauraient donner en quantité suffisante. Ce sont d'admirables colonies, dont la valeur est encore rehaussée par leur proximité même et par leur position si privilégiée le long du grand courant commercial, qui a de tout temps, en divers sens, suivi la Méditerranée, naguère pour gagner Gibraltar, aujourd'hui pour se rendre au canal de Suez. L'importance de cette région est du reste ancienne : la Cyrénaïque fut prospère, comme Carthage ; Rome tira une grande partie des blés dont elle avait besoin de sa province d'Afrique. C'est la conquête arabe qui a tué la prospérité de l'Afrique Mineure. Depuis quelques années, la renaissance se produit, mais ce n'est encore qu'une promesse pour l'avenir.

A. — Agriculture.

Aptitude naturelle. — Si l'on fait abstraction de la région désertique, toute cette contrée appartient dans l'ensemble à la zone méditerranéenne. Elle en a le climat et la végétation caractéristiques : pluies peu abondantes, très inégalement distribuées, et partageant l'année en deux saisons, l'une sèche, l'autre humide ; plantes en majeure partie arborescentes, les plus propres à supporter la sécheresse et l'excès de chaleur : chênes verts, thuyas, arbousiers, lauriers-roses, lentisques, myrtes, etc. Toutefois la diversité du relief et les différences d'exposition permettent d'établir certaines distinctions et de considérer plusieurs zones. L'ancienne Cyrénaïque, le pays de Barka forme un groupe indépendant, une sorte d'îlot, riche en céréales et en fruits. Le reste de la côte tripolitaine touche presque au désert; les cultures proprement dites n'y ont pas d'importance. Les pays de l'Atlas ont une bien autre valeur.

On y distingue d'habitude trois zones agricoles : le *Tell*, région côtière, arrosée, fertile, où prospèrent les céréales, l'olivier, la vigne ; les *Hauts-Plateaux*, au climat extrême, aux vastes étendues incultes, propres à l'élevage et à la culture de l'alfa seulement ; enfin le *désert*, inculte, sauf les îlots fertiles des oasis.

Mais ces zones n'ont pas une égale importance dans les divers pays : les plateaux s'étendent en Algérie, aux dépens du Tell ; en Tunisie et surtout au Maroc, il n'y a que le Tell et le désert. Ces deux derniers pays, plus favorisés d'autre part sous le rapport des précipitations, offrent relativement beaucoup plus d'espace à la culture que la région centrale : leurs vastes plaines, leurs larges vallées sont propres à toutes les productions ; les travaux d'irrigation y sont plus faciles, les cours d'eau plus abondants, plus constants. Le Maroc surtout, d'après l'avis de la plupart des voyageurs, « ne saurait être trop vanté ». Tout le versant qui regarde l'Océan est d'une fécondité prodigieuse et n'attend que des travailleurs pour devenir un des pays les plus productifs du monde.

Dans ces divers pays, où la sécheresse est le grand danger, l'aména-

gement des eaux est une œuvre de première nécessité. Dans la région cultivable de l'Algérie et de la Tunisie, les Français ont établi de nombreux barrages et construit de vastes réservoirs, dont plusieurs sont renouvelés de l'époque romaine ; ils doivent emmagasiner de grandes provisions d'eau. Dans le Maroc, certains fleuves, comme l'Oued Draa, sont captés entièrement par l'irrigation et leurs eaux ne parviennent que rarement à la mer. En revanche les rives ne sont, sur une largeur de quelques kilomètres, qu'un immense jardin, sous une forêt de palmiers. Au delà commence immédiatement le désert.

Mais le désert lui-même n'est pas complètement infertile. Partout où quelque source vient affleurer à la surface du sol, la végétation recouvre ses bords sur un espace plus ou moins étendu. De nombreuses oasis ont pu être ainsi artificiellement créées dans le Sahara, au moyen du creusement de puits artésiens.

A la sécheresse il faut encore ajouter un autre fléau, qui n'est guère moins redoutable pour les régions de l'Atlas, c'est l'invasion des sauterelles ou plutôt d'une espèce particulière de criquets, dont les nuées épaisses ont souvent réduit à la famine les régions les plus favorisées.

Forêts. — Les pays de l'Atlas, et surtout la Tripolitaine, ne sont pas favorables en général à la végétation forestière. C'est d'ailleurs, on le sait, un trait caractéristique de toute la zone de climat méditerranéen ; bien que la végétation arborescente y soit très riche, on ne peut dire qu'elle y forme de véritables forêts.

Ce n'est que dans les massifs montagneux, où les eaux se déversent avec plus d'abondance, que les arbres sont d'une belle venue. Encore la région centrale est-elle la moins favorisée sous ce rapport : ce sont les massifs les mieux articulés, les mieux arrosés de l'Est et de l'Ouest qui renferment les plus belles forêts : Maroc, province de Constantine, Tunisie.

Ces forêts, si nécessaires en ce pays plus qu'en tout autre, comme réservoirs d'humidité et de fraîcheur, ne sont encore d'autre part que faiblement exploitées, même en Algérie, et ne donnent qu'un médiocre revenu. L'absence des moyens de communication faciles, l'infériorité du régime hydrographique, qui ne permet le flottage que durant une saison de courte durée, sont à compter parmi les causes de cette situation encore précaire, non moins que les incendies.

Les principales essences sont les pins, le chêne-vert et surtout le chêne-liège, une des grandes ressources de l'Algérie et de la Tunisie (1).

Cultures alimentaires. — Les cultures alimentaires ont été à l'époque

---

(1) Forêts (1891) :

Algérie	3.247.692 hectares.	
Dont	2.301.336 —	reconnus.
Tunisie :		
Chêne-liège	80.000 —	

romaine la principale richesse de tout ce pays. C'est pour les développer et pour assurer la régularité des récoltes que les Romains ont exécuté ces vastes travaux d'irrigation que nous admirons encore. D'immenses cargaisons de blé étaient en effet transportées chaque année en Italie.

Les *céréales* sont au premier rang de ces plantes alimentaires. Mais la terre ne les fournit plus en aussi grande quantité qu'autrefois. Le sol n'est pas d'ailleurs d'une richesse extraordinaire : ce n'est qu'à force de travail, d'engrais et surtout d'eau que les moissons sont assurées. C'est surtout dans les grandes plaines de la Tunisie et du Maroc que cette culture pourra prendre de l'extension, mais les procédés d'irrigation et de culture sont encore trop primitifs.

Les céréales sont cependant une des ressources d'avenir du Maghreb ; la consommation du froment devient de plus en plus grande en Europe, et les pays qui l'alimentent aujourd'hui ne verront certainement pas leur production suivre la même marche ascendante.

Le blé et l'orge sont les céréales les plus abondantes. Le blé dur, qui est indigène, est particulièrement estimé en Europe pour la fabrication des pâtes. Le maïs, le millet réussissent également partout (1).

Les *cultures maraîchères* sont très développées dans tous les États barbaresques sur le bord des fleuves, dans les environs des villes ; les oasis même ne sont, sur de vastes étendues, que de véritables *huertas*. Le jardinage y est passé à l'état d'industrie. On sait le rôle que jouent les primeurs d'Algérie sur nos marchés français. Les légumes (pois, fèves, etc.) sont au premier rang des exportations du Maroc, et leur production s'accroît sans cesse.

Mais les *cultures arborescentes* ont encore plus d'importance. Les fruits ont été de tout temps la principale richesse agricole de la Tripolitaine ; et les pays de l'Atlas ne sont pas moins favorables à leur production que les côtes européennes si célèbres, qui leur font face de l'autre côté de la Méditerranée : l'été méditerranéen, chaud et sec, est très propice à la maturation.

L'*olivier* vient partout à l'état sauvage, et couvre de vastes étendues forestières depuis la Cyrénaïque jusqu'au détroit de Gibraltar. Mais les arbres greffés sont encore en trop petit nombre, et les huiles, mal préparées par les indigènes et au moyen de procédés tout à fait primitifs, ne

---

(1) Culture des céréales :

		Superficie.		Production.	
Algérie (1894) :					
	Blé tendre..	176.262	hectares.	934.294	quint. mét.
	— dur.....	1.136.641	—	4.583.439	—
	Orge.....	1.475.879	—	7.177.107	—
	Avoine.....	51.785	—	432.719	—
Tunisie (1892) :					
	Blé.....	434.050	—	Export.	8.000.000 fr.
	Orge.....	472.960	—	—	4.000.000

sont encore employées qu'à la fabrication des savons. C'est de Marseille que, par une étrange bizarrerie, l'Algérie reçoit les huiles comestibles nécessaires à sa consommation. L'olivier, qui était exploité en grand dès l'époque romaine, peut redevenir la source de grands revenus. Il exige peu d'humidité et sa culture peut s'étendre utilement jusqu'à la lisière du désert, tandis qu'en Europe la zone où il réussit est relativement étroite et ne peut suffire aux besoins de l'alimentation et de l'industrie (1). Le *figuier* supporte encore mieux la sécheresse et donne d'excellents fruits. L'*oranger* et le *citronnier* demandent au contraire moins de chaleur et plus d'humidité; ils sont nombreux surtout dans la zone littorale.

Le *dattier* mérite une mention spéciale ; c'est la ressource des oasis et du désert, presque la seule nourriture des habitants de cette région déshéritée. Le nombre des dattiers, qui atteint déjà plusieurs millions, augmente sans cesse, à mesure que les puits artésiens creusés dans le Sahara algérien et en Tunisie deviennent plus nombreux. De vastes étendues stériles ont été par là conquises à la culture. Les dattes du Djerid en Tunisie, de l'Oued Draa au Maroc sont les plus estimées, ce sont aussi celles dont la valeur marchande est la plus considérable, par suite de la proximité de la mer, qui facilite l'exportation.

Dans les possessions françaises, en Algérie et en Tunisie, c'est la *vigne* qui jouit actuellement de la plus grande faveur. Les plantations se sont développées pendant la crise phylloxérique, et surtout depuis la rupture des relations avec l'Italie; mais déjà, la reconstitution du vignoble français ferme un peu leur débouché aux vins de l'Algérie et de Tunisie (2).

Cultures industrielles. — Le *coton*, qui eut un moment de vogue en Algérie lors de la guerre de Sécession, n'est plus cultivé sur un espace considérable. Le sol et le climat sont pourtant très propices à cette culture. Mais l'abondance de la laine, qui fournit largement aux besoins des indigènes, n'en a pas d'autre part favorisé l'extension. Il serait toutefois bon de nous préparer à nous passer un jour de l'importation américaine pour cette matière dont l'importance est si grande.

La seule plante textile qui soit l'objet d'un commerce actif est l'*alfa*, culture des plateaux algériens et que l'Angleterre nous achète pour en faire du papier, des cordages et de la sparterie.

La culture du *tabac* s'étend de la Tripolitaine au Maroc, mais elle n'est

---

(1) Olivier :

Algérie (1894).....	6.500.000 arbres greffés.
Tunisie (1892) (récolte).....	9.617.000 hectol. d'huile.

(2) Vigne :

	Superficie (1894).	Production (1893).
Algérie.....	116.392 hect.	3.772.778 hectol.
	Superficie (1892).	**Production (1892).**
Tunisie.....	6.559 hect.	94.859 hectol.

vraiment industrielle qu'en Algérie, d'où l'État français tire déjà de grosses cargaisons pour ses manufactures du continent (1).

Le *sucre* marocain a été célèbre autrefois; le *thé* trouverait d'excellentes conditions dans le même pays, enfin le climat et le sol du Tell seraient particulièrement favorables au *mûrier* dont l'importance est si grande, surtout pour la France.

On voit en résumé de quelles sources de richesse nombreuses et abondantes dispose ce pays. Les produits qu'il est en mesure de donner ne pourront que s'accroître à mesure que les Européens réformeront les anciennes méthodes de culture des indigènes.

Élevage. — Les pays du Maghreb sont surtout habités par des peuples pasteurs; cependant les conditions naturelles ne sont pas partout favorables à l'élève du bétail, de tous les bestiaux du moins. Sauf au Maroc, et sur les côtes, il fait trop sec pour que les *bêtes à cornes* puissent prospérer. Mais les hauts plateaux, au climat extrême, aux sécheresses estivales, conviennent mieux au *mouton* et à la *chèvre*, animaux sobres et migrateurs. La race des *chevaux barbes* diminue et dégénère, les ânes et mulets rendent beaucoup plus de services aux indigènes; mais le *chameau* est l'animal par excellence du désert et l'Afrique Mineure en renferme beaucoup. Des essais sont tentés et paraissent devoir réussir, pour élever les *autruches* (2).

Les *volailles* ne sont nombreuses en Algérie que depuis la colonisation française, mais elles pullulent au Maroc, qui exporte chaque année des œufs pour plus d'un million de francs. Les *abeilles* de la Tripolitaine et de l'Algérie produisent un miel renommé; au Maroc, elles fournissent de la cire en quantité (3).

En somme si la Tripolitaine, où les pâturages font défaut, ne peut espérer trouver dans l'élevage un abondant revenu, les autres pays de l'Afrique Mineure pourront en retirer de grandes ressources. La Tunisie, où les animaux sont encore si rares, et le Maroc occidental deviendront facilement de grands pays d'élevage, favorables au développement du gros et du petit bétail; l'Algérie pourra nourrir elle-même dans le Tell, moyennant certaines conditions d'irrigation, de nombreux troupeaux de bêtes à cornes, mais elle gardera de préférence la spécialité du mouton

---

	Superficie.	Production.
(1) Culture du tabac en Algérie (1890) :	6.301 hectares.	2.618 tonnes.

(2) Élevage :

	Algérie (1894).	Tunisie (1892).
Chevaux	360.025	51.644
Mules et ânes		119.606
Chameaux	268.078	122.694
Bêtes à cornes	1.193.915	232.726
Moutons	9.502.046	1.223.481
Chèvres	3.829.740	681.636
Porcs	?	10.923

(3) Exportation de la cire du Maroc ..... 1.412.500 fr. (1893)
— des œufs — ..... 1.587.500 —

et de la chèvre. Dans tous ces pays, la laine, la viande de boucherie, les peaux peuvent devenir l'objet d'un important commerce.

La *chasse* est une des grandes ressources alimentaires de l'Algérie et de la Tunisie, elle fournit même à l'exportation. Sangliers, lièvres, cailles abondent; mais la *pêche* a une valeur beaucoup plus importante. Les côtes, très poissonneuses, donnent aux pêcheurs d'abondantes cargaisons de thons et de sardines; les éponges sont récoltées sur le littoral de la Tunisie méridionale et de la Tripolitaine; le corail est extrait des rochers qui bordent la côte d'Algérie depuis l'île de Tabarka jusqu'à Bône. Mais cette industrie est presque tout entière aux mains des Italiens (1).

Conclusion sur l'agriculture. — Les pays de l'Afrique Mineure sont donc riches en ressources agricoles de toute nature, mais ces ressources sont encore loin d'avoir atteint leur plein développement. Les campagnes si fertiles du pays de Barka sont presque inhabitées, et les modes d'exploitation y sont rudimentaires; l'Algérie et la Tunisie, plus avancées, grâce à la colonisation française, et déjà si prospères, peuvent encore augmenter leur richesse dans de grandes proportions. Mais le Maroc surtout, qui est sans contredit, avec la Tunisie, la contrée la plus favorisée de l'Afrique du Nord et qui a, de plus, sur ce dernier pays l'avantage d'une plus grande étendue, peut espérer un plus bel avenir.

B. — Industrie.

La Tripolitaine, l'Algérie-Tunisie, le Maroc, sont des pays essentiellement agricoles : l'industrie n'y joue qu'un rôle tout à fait secondaire. Du reste, la houille fait à peu près défaut.

Richesses minérales. — Les autres minerais sont plus abondants et meilleurs, mais ils ne sont encore utilisés qu'en Algérie et sur un petit nombre de points; le gouvernement chériffien s'est obstinément opposé jusqu'à ce jour à toute entreprise dont le premier résultat eût été, pensait-il, de livrer sans défense le Maroc aux étrangers.

L'Algérie et la Tunisie sont particulièrement riches en *fer*; le massif de l'Edough dans la province de Constantine en possède à Aïn Mokra des mines fameuses. La compagnie de Mokta-el-Hadid, qui est concessionnaire de ces mines, exploite également des gisements précieux en Tunisie, dans le pays Khroumir, et aux environs du cap Serrat. Bien que les frais de transport accroissent sensiblement le prix de revient, les fers algériens et tunisiens, qui sont d'une qualité supérieure, en tout comparables à ceux de Scandinavie, et particulièrement propres à la fabrication des aciers, trouvent facilement acheteurs en France, en Angleterre et mieux en Amérique. Des minières nouvelles ont été ouvertes à Béni-Saf dans la province d'Oran.

L'Algérie possède également de riches mines de *cuivre*, mais le Maroc

---

(1) Produit des pêcheries tunisiennes (1892)..... 1.935.525 fr.

semble à cet égard plus favorisé. Les dépôts qui existent dans l'Oued Sous, au nord de Taroudant, sont connus de longue date et ils ont donné naissance à une branche d'industrie très prospère (chaudronnerie); seulement, par un phénomène bizarre, c'est aujourd'hui d'Angleterre que les artisans, dédaigneux de leurs propres richesses, font venir le minerai nécessaire à leur industrie.

Les mines de *zinc* des provinces de Constantine et d'Alger donnent un produit relativement assez considérable. Les autres métaux n'ont pas grande importance.

Des mines de *plomb argentifère*, de *mercure*, d'*antimoine*, de *zinc*, ont été reconnues en plusieurs endroits, mais ne sont pas exploitées.

Le *sel gemme* est commun dans le Maroc, et les Chotts d'Algérie et de Tunisie sont d'inépuisables réservoirs qui pourront donner lieu à un important commerce lorsque les voies de communication qui rattachent les hauts plateaux à la côte seront suffisamment développées.

Les sources d'*eaux minérales* sont nombreuses et riches et quelques-unes dans nos colonies attirent déjà les visiteurs et les malades. — Hammam Meskoutine et Hammam Berroughia en Algérie; Hammam Lif en Tunisie. Les oasis de la Tripolitaine fournissent quelques tonnes de *soude*.

L'Atlas et les chaînes du littoral sont riches en *carrières* de pierres à bâtir : le calcaire, le granit, le plâtre, le calcaire hydraulique sont facilement exploités. D'abondants dépôts d'*argiles* servent en Tunisie et dans le Maroc non seulement à la fabrication des tuiles et des briques, mais encore à une active industrie de poteries. Enfin les carrières de marbre, exploitées déjà par les Romains en Numidie, fournissent encore d'énormes blocs estimés sur le marché européen.

De nombreux et riches gisements de *phosphates* dont l'importance comme engrais est si considérable, ont été trouvés dans la province de Constantine au Djebel Dyr. Ils étaient jusqu'ici exploités par des compagnies anglaises, mais on peut espérer aujourd'hui qu'ils reviendront à la France (1).

Industrie proprement dite. — L'*industrie proprement dite* n'est pas très active. L'influence européenne ne lui a pas été favorable. L'introduction de nos modèles a, comme partout, troublé profondément l'art indigène, et la concurrence de nos produits a porté un coup funeste à la fabrica-

---

(1) Industrie minérale en Algérie (1893) :

Concessions minières. 51 couvrant 67.931 hectares.
Production houillère nulle; la houille vient presque toute d'Angleterre.

Fer	393.921	tonnes valant	3.511.942 fr.
Plomb et argent	212	—	20.904
Zinc	24.390	—	989.330
Cuivre	6.002	—	214.013
Mercure	757	—	49.030
Sel	20.000	—	254.000

tion locale. Au Maroc toutefois, grâce à l'isolement, les traditions originales se sont mieux maintenues. Mais là aussi, en dépit de toutes les restrictions apportées au commerce, les marchandises européennes pénètrent de plus en plus, refoulant par leur bon marché les produits du pays, et décourageant l'industrie locale.

La vieille industrie des tissus en laine et en poil de chèvre est la plus renommée; elle occupe peut-être plus de 25,000 ouvriers; les tapis du Mzab en Algérie, ceux de Rbat au Maroc, sont célèbres. Les cuirs sont aussi travaillés en grand; on sait la vieille renommée des « maroquins » dont Maroc a déjà perdu la spécialité, transportée à Fez. La fabrication des poteries, la trempe des armes méritent aussi d'être citées, mais ces diverses industries, tant en Algérie et Tunisie qu'au Maroc, ne sont plus guère alimentées que par la vente aux étrangers de curiosités locales; elles n'ont pas, sauf de rares exceptions, d'importance économique, mais elles prouvent du moins l'aptitude industrielle remarquable de toutes les populations de l'Atlas.

C. — Commerce.

Voies de communication. — La question du commerce et des *voies de communication* est complexe dans les divers pays de l'Afrique septentrionale. Ces pays n'ont pas en effet seulement d'importance par eux-mêmes; ils servent en outre de débouchés et de portes d'entrée à toute une partie du Soudan, et bien que le commerce en transit, qui s'opère de ce chef, ne soit pas relativement très considérable, il mérite néanmoins une attention spéciale.

A ne considérer d'abord que le commerce intérieur, l'Afrique du Nord n'est pas favorisée sous le rapport des voies de communication naturelles; il est vrai que la longue étendue des côtes favorise le cabotage, mais dans toute la zone méditerranéenne aucun cours d'eau navigable ne relie les ports au centre du pays. Ce n'est que sur l'Océan que, grâce à l'étendue plus considérable des plaines, et à l'abondance des pluies, les fleuves pourraient faciliter les échanges. Mais la plupart sont épuisés par la canalisation agricole; on ne peut guère en définitive citer comme voie navigable que l'Oued Sebou, que les grosses barques pourraient, pendant la plus grande partie de l'année, remonter jusqu'à Fez.

Les routes sillonnent déjà les colonies françaises d'Algérie et de Tunisie sur près de 15,000 kilomètres, mais au Maroc les chemins sont détestables, tous les transports se font à dos de chameau, ce qui majore singulièrement le coût des transports et le prix de vente des denrées. Les routes sont d'ailleurs difficiles à construire dans ces pays, où les torrents, qui descendent de l'Atlas, à sec pendant dix mois de l'année, prennent tout à coup, lors des pluies hivernales et de la fonte des neiges, d'énormes proportions et doivent être par conséquent franchis sur d'immenses ponts, solidement construits. Le sultan du Maroc, craignant

l'immixtion des Européens dans ses affaires, ne fait rien pour améliorer ses routes.

A plus forte raison les *chemins de fer* n'existent-ils que dans les possessions françaises.

Ces chemins de fer ont une importance capitale pour des pays privés de voies navigables, dans lesquels l'exploitation des richesses naturelles est entravée par la difficulté des communications. Le réseau n'est pas encore complet, tant s'en faut, mais les principales lignes ont été construites ou amorcées.

L'idée qui a présidé à l'établissement de ce réseau est la suivante : on a d'abord réuni les divers ports et les vallées du Tell par la grande ligne Tellienne qui, de Aïn Temouchent, gagne Oran, puis, par la vallée du Chéliff, Alger; de là, contournant la Kabylie, elle arrive à Constantine et enfin, par la vallée de la Medjerda, atteint Tunis. Quelques embranchements unissent cette ligne aux ports, Mostaganem, Bougie. Philippeville, Bône. Enfin, des *voies de pénétration* permettent d'amener aux ports les produits du plateau et des premières oasis du désert. Ces dernières lignes ont en même temps un rôle stratégique et doivent nous aider à surveiller le désert.

Pour le moment, une ligne va d'Oran à Tlemcen et Râs-el-Ma, une autre d'Arzeu à Saïda, Mecheria et Aïn Sefra, en route vers Figuig et le Touat. La dernière, de Philippeville, par Constantine et Batna, atteint Biskra et sera sans doute prolongée vers Tougourt et les riches oasis de l'Oued Rhir (1).

Naguère encore, avant l'installation de la France en Algérie, les caravanes du Soudan venaient en grand nombre à travers le Sahara dans les ports de ces pays. La conquête par la France, en arrêtant le seul commerce vraiment productif, celui des esclaves, les a fait se diriger à l'ouest vers Aghadès, à l'est vers Tripoli, plus faciles du reste à atteindre (2).

Les *ports* du Maghreb et de la Tripolitaine ont une grande importance pour plusieurs raisons : ils sont les débouchés des pays de l'intérieur et leurs points de contact avec l'étranger; de plus, les communications étant difficiles par terre, le cabotage prend une activité d'autant plus grande; enfin, et c'est le cas surtout pour Alger et Tunis, ces ports se trouvent sur la grande route de Gibraltar à Malte et en Égypte; les navires font escale et renouvellent leur provision de charbon. Alger est le dépôt de charbon le plus important de la Méditerranée.

Mais ces ports sont difficiles d'accès, peu sûrs et coûtent beaucoup d'entretien. Dans nos possessions nous avons dû faire des travaux consi-

---

(1) Exploitation des chemins de fer algériens et tunisiens (1893) :

	Algériens.	Tunisiens.	Totaux.
Longueur exploitée	2.927 klm.	225 klm.	3.152 klm.
Recettes brutes totales.....	21.564.923 fr.	1.386.384 fr.	22.951.307 fr.
— — kilométr...	7.368	6.162	13.530

(2) Voir ci-dessous, p. 664.

dérables, dont les plus importants sont la création des ports de Tunis et surtout de Bizerte, ouverts aux plus grands navires, et dont l'importance stratégique n'est pas moins grande que l'importance commerciale.

Le *mouvement des ports* est actif partout : Aghadir, Mogador, Tanger au Maroc; Oran, Alger, Bougie, Bône en Algérie; Bizerte, Tunis, Gabès en Tunisie; Tripoli et Benghasi enfin en Tripolitaine, reçoivent et expédient de nombreux navires. Les relations sont surtout fréquentes avec la France, puis avec l'Angleterre (1).

Commerce proprement dit. — Le *commerce intérieur* est assez actif, mais surtout en Algérie, où la délimitation très nette entre les pays de plaine, les plateaux et le désert nécessite entre les populations qui habitent ces diverses régions des échanges nombreux. Il est beaucoup moins développé naturellement en Tunisie et au Maroc, où la nature a répandu ses dons d'une façon plus égale et avec plus de libéralité.

Le *commerce extérieur* des pays de l'Afrique Mineure est sollicité et favorisé tout à la fois par le voisinage de l'Europe, qui peut s'y fournir aisément de tous les produits du Midi qui lui manquent, et par leur situation sur la grande route de l'Extrême-Orient et sur le passage des innombrables steamers qui sillonnent constamment la Méditerranée. Mais les États barbaresques n'ont pas encore retiré de cette position si avantageuse tout le profit qui leur en peut revenir. L'Algérie et la Tunisie, dont les forces productives se développent rapidement, occupent déjà toutefois une place importante dans le mouvement général du trafic, et leurs relations avec les divers pays méditerranéens prennent de jour en jour une extension plus grande.

C'est surtout avec la France que le commerce de l'Algérie-Tunisie est actif, non seulement parce qu'elle est la métropole ou la protectrice, mais surtout parce que, seule des pays de la Méditerranée, elle n'a qu'en petite quantité les produits de cette zone, et peut en revanche, fournir abondamment les objets manufacturés.

Algérie et Tunisie exportent des produits agricoles — céréales, vins, huiles, alfa, — des moutons, de la laine et des cuirs, des minerais; elles

---

(1) Mouvement des ports (1894) :

		Navires.	Jauge.
Algérie.	Entrées	3.602	2.164.628 tonn.
	Dont Français	2.140	1.317.964 —
	Sorties	3.481	2.096.362 —
	Total	6.085	4.260.990 —

Alger, mouvement total	2.343.000 tonn.	(1893)
Oran	1.603.177 —	(1893)
Bône	1.027.641 —	(1893)

		Navires.	Jauge.
Tunisie.	Entrées	9.088	2.010.689 tonn.
	Dont Français	1.545	1.091.795 —
	Italiens	1.845	705.353 —
	Anglais	182	112.493 —

reçoivent en échange des produits manufacturés de toutes sortes, — tissus, machines, etc.

Mais le Maroc et la Tripolitaine, qui jouissent pourtant des mêmes avantages naturels que nos possessions, et qui sont comme elles à la porte de l'Europe et sur le chemin des navires, sont restés néanmoins jusqu'à ce jours comme des pays perdus, peu connus et encore moins fréquentés. Il ne faut pas seulement chercher la cause de ce phénomène bizarre dans l'état politique déplorable dont ils souffrent tous deux. Il vient aussi de ce qu'ils sont placés en face de deux péninsules européennes, qui produisent en suffisance tout ce qu'ils donnent eux-mêmes. L'Espagne surtout, peu peuplée et peu riche, n'est pas pressée de commercer avec un pays dont elle ne tirerait autre chose que ce que son sol lui donne déjà, et l'Italie, pays également agricole, n'éprouve pas un besoin plus pressant de demander à la Cyrénaïque des blés ou des fruits. Les pays plus septentrionaux, plus industriels, au sol plus pauvre, à la population plus dense, l'Angleterre et l'Allemagne ont, par contre, de bien fortes raisons pour vouloir exploiter à leur profit ces pays méditerranéens; la dernière surtout, qui ne peut trouver dans ses maigres colonies toutes les ressources dont dispose sa rivale. Et voilà pourquoi tant de convoitises s'agitent actuellement autour du Maroc et à un moindre degré autour de la Tripolitaine et pourquoi l'Espagne et l'Italie ne jouent pas dans ce mouvement le rôle auquel leur position semblait les appeler.

Le commerce de la Tripolitaine est surtout alimenté par les produits du Soudan, — plumes d'autruche, poudre d'or, ivoire, encens, — et par ceux que l'on y envoie d'Europe, en particulier les « écus de Marie-Thérèse » qui servent de monnaie dans le centre du continent. Le commerce extérieur a lieu surtout avec l'Angleterre et Malte.

Le commerce marocain, plus important, a le même caractère. Cependant les relations avec l'Afrique centrale sont moins fréquentes. L'Angleterre y tient encore le premier rang, puis vient la France. Mais l'Allemagne cherche à y augmenter ses relations (1).

Conclusion. — En somme, les pays de l'Afrique Mineure ne font pas encore un trafic en rapport avec leur grande richesse naturelle; mais ils sont susceptibles de progrès; la Tripolitaine elle-même pourra être transformée lorsque les fertiles campagnes de la Cyrénaïque auront été mises en valeur.

---

(1) Commerce des États de l'Afrique Mineure :

I. — Maroc (1893) :

	Importations. Francs.	Exportations. Francs.	Total. Francs.
Ensemble du commerce..	*49.050.620*	*39.111.000*	*88.161.620*
Angleterre.....	26.439.970	13.742.500	40.182.470
France.....	14.654.830		
Allemagne.....	4.179.895		
Espagne.....	1.783.545		

Ce but semble ne pouvoir être atteint que par l'établissement des Européens au Maroc et en Tripolitaine. Mais la jalousie des diverses puis-

---

Principaux objets :

Importations.		*Exportations.*	
Cotonnades	15.557.500 fr.	Légumes	6.467.500 fr.
Sucre	9.607.500	Laine	3.965.000
Lainages	1.120.000	Lainages	420.000
Soie et soieries	2.085.000	Moutons	4.192.500
Vins, alcools	1.165.000	Maïs	1.340.000
Farine	827.500	Œufs	1.587.500
		Amandes	830.000
		Blé	640.000
		Cire	1.412.500

II. — Algérie (1894) :

	Importations. Francs.	Exportations. Francs.	Total. Francs.
Ensemble du commerce.	*259.300.000*	*242.100.000*	*501.400.000*
France	215.800.000	207.700.000	423.500.000
Royaume-Uni	4.422.000	13.768.000	18.190.000
Tunisie	11.313.000	2.280.000	13.593.000
Maroc	10.709.000	135.000	10.844.000
Espagne	4.759.000	2.495.000	7.254.000
Russie	4.988.000	1.317.000	6.305.000
Belgique	498.000	4.217.000	4.715.000
Italie	760.000	3.094.000	3.854.000
États-Unis	1.097.000	848.000	1.945.000
Autriche	1.019.000	586.000	1.605.000

Principaux objets :

Exportations (1894).

Animaux	76.200.000 fr.	Peaux	5.900.000 fr.
Vins	56.400.000	Liège	5.600.000
Céréales	36.600.000	Tabac	5.300.000
Laine	12.100.000	Poisson	3.700.000
Alfa	10.200.000	Fer	2.500.000

III. — Tunisie (1894) :

	Importations. Francs.	Exportations. Francs.	Total. Francs.
Ensemble du commerce.	*41.922.700*	*36.932.800*	*78.855.500*
France et Algérie	24.897.000	25.912.000	50.809.000
Royaume-Uni et Malte	7.651.600	4.693.000	12.344.600
Italie	4.198.700	3.163.400	7.362.100
Belgique	1.480.700	1.293.700	2.774.400

Principaux objets :

Importations.		*Exportations.*	
Cotonnades	5.600.000 fr.	Blé	6.300.000 fr.
Semoule	4.400.900	Orge	3.900.000
Objets métalliques	2.800.000	Huile d'olives	6.900.000
Sucres	1.800.000	Bétail	5.200.000
Blé	1.800.000	Alfa	1.500.000
		Éponges	1.200.000
		Tan	1.200.000
		Minerai de zinc	1.100.000

sances d'Europe empêche qu'aucune progresse dans ces pays. Ni l'Italie, ni l'Espagne ne peuvent ni ne veulent prendre possession soit de la Tripolitaine, soit du Maroc, mais aussi elles n'entendent pas qu'une autre puissance les y supplante. La France d'autre part a son mot à dire dans la question, et le *statu quo* lui semble préférable aussi bien au point de vue commercial qu'au point de vue stratégique.

C'est la France qui, en colonisant l'Algérie et en protégeant la Tunisie, a provoqué la remarquable renaissance de cette partie de l'Afrique.

IV. — Tripolitaine :

	Importations. Francs.	Exportations. Francs.	Total. Francs.
Par Tripoli (1891).....	11.100.000	13.300.000	24.400.000
Par Benghazi (1890).....	4.400.000	6.700.000	11.100.000

Exportation des plumes d'autruche (1892).. 1.200.000 fr. (vers Paris).
— de l'ivoire..... 800.000 fr. (vers Londres).

CHAPITRE II

SAHARA

§ I. — Coup d'œil sur la géographie physique et politique.

Géographie physique. — De l'océan Atlantique au Nil, du Soudan aux États de l'Afrique Mineure, le Sahara s'étend sur environ 6,200,000 kilomètres carrés, autant qu'on peut estimer sa superficie. Ses limites sont vagues, car la transition est presque insensible avec les régions voisines.

Les explorations récentes ont détruit un grand nombre d'idées fausses qui avaient cours sur le Sahara. Le *sol* n'est ni exclusivement pierreux et sablonneux, ni absolument plat. Dans certaines régions, on trouve de grands espaces couverts de la *terre jaune* qui fait la fertilité de la Chine; de plus, le Sahara n'est ni un ancien fond de mer ni une plaine ininterrompue; des massifs montagneux — quelques-uns même d'apparence alpestre — le parsèment et atteignent des hauteurs estimées à 2,500 mètres.

Ce qui a fait du Sahara l'épouvantable désert qu'il est en réalité, c'est le climat. Il se passe souvent dix ans sans que la pluie tombe au Touat, mais les massifs montagneux sont plus arrosés... relativement. Aussi n'y a-t-il pas de fleuves. Quelques ouadis coulent lorsqu'il a plu, et souvent terminent leur cours souterrainement, ce qui a permis le forage de puits artésiens. Partout où, d'une manière ou d'une autre, il y a de l'eau, se trouvent d'admirables oasis. Les températures sont continentales : du jour à la nuit, on peut voir le thermomètre sauter de — 3° à + 50°. Les vents soufflent en tempête dans ces étendues sans arbres; le *simoun* est le plus connu d'entre eux, mais ses ravages ont été très exagérés.

Géographie politique. — Il est difficile d'évaluer les populations — très clairsemées — du Sahara : Arabes, Maures, Touaregs et Rhadamésiens, ces derniers cultivateurs dans les oasis, les autres nomades, commerçants ou pillards, en général même les deux à la fois, ne doivent pas dépasser le chiffre de 500,000 habitants.

Il n'y a pas de véritables États au Sahara : les habitants ne reconnaissent guère que des suprématies religieuses — celle du sultan du Maroc, ou du chef de la secte des Snoussi. D'autre part, les États voisins cherchent à s'étendre sur le désert, Maroc, Tripolitaine, France, Espagne même, élèvent des prétentions sur tout ou partie du Sahara. La France semble l'avoir emporté lorsqu'en 1890, elle a fait reconnaître que sa zone d'influence s'étendait sur toute la partie occidentale, du Niger à l'Algérie. Les établissements anglais du cap Juby, la côte espagnole du cap

Blanc au cap Bojador sont seules en dehors de cette sphère d'influence. La partie orientale du désert est laissée en blanc sur les cartes.

§ II. — Géographie économique.

On conçoit aisément que, avec des conditions naturelles semblables, le Sahara ne puisse avoir une grande valeur économique, malgré son immense étendue. Il est au contraire un obstacle aux communications et aux relations commerciales, une limite presque infranchissable entre les pays de climat méditerranéen et le centre de l'Afrique, et même, si l'on n'envisage que le point de vue économique, on peut bien dire que c'est véritablement ce désert qui sépare le monde européen de l'Afrique véritable, du pays des noirs. Plus encore que la mer, c'est une étendue improductive, une séparation et non un lien.

Produits végétaux et animaux. — La végétation est restreinte à quatre ou cinq groupes d'oasis où l'affleurement d'une source, l'existence d'une nappe d'eau souterraine ont permis à quelques milliers d'individus de s'installer à demeure, pour récolter quelques dattes et cultiver un peu de blé. Les indigènes se sont montrés de tout temps très habiles dans l'aménagement des eaux, dans le creusement des puits artésiens. On connaît aussi les tentatives faites depuis plus de trente ans par les Français, dans la partie méridionale de leurs possessions, pour rendre la vie au désert et créer, au moyen des puits, des oasis là où ne s'étendait auparavant, faute d'eau, qu'un espace stérile. Des millions de palmiers ont pu être ainsi plantés et des étendues relativement considérables livrées à la culture.

Mais si les puits artésiens peuvent rendre fertiles et habitables quelques parties nouvelles du Sahara, il faut se garder de nourrir des espérances trop vastes sur la transformation possible du désert par le moyen des puits. Les réserves en eau, qui proviennent sans doute des pluies équatoriales tombées au Soudan, et de celles que recueillent le versant méridional de l'Atlas et les massifs montagneux dispersés dans le Sahara, ne sont pas inépuisables et ne peuvent indéfiniment fournir des aliments à de nouvelles entreprises. Il est possible que les progrès de la science permettent dans l'avenir d'assurer l'irrigation du pays par d'autres procédés ; mais des calculs dignes de foi ont établi que les puits artésiens ne pourront jamais fertiliser que la cinq-centième partie tout au plus du désert. La principale utilité des oasis ainsi créées sera donc beaucoup moins de permettre l'établissement à demeure de colons cultivant le sol, que de faciliter les communications entre le Nord et le Sud, en échelonnant, le long des grandes directions suivies par le commerce, des stations pouvant servir de points de ravitaillement.

A l'heure actuelle, les oasis du Sahara couvrent environ 200,000 kilomètres carrés. Mais il faut encore ajouter que cet espace cultivable, pourtant si restreint, n'est pas utilisé par les habitants comme il pourrait l'être. La plupart vivent à l'état nomade, ce sont des pasteurs

et des commerçants. Ils récoltent les dattes et les fruits spontanés, mais ne songent pas à tirer autrement parti du sol par le travail. Ils préfèrent aller chercher dans le Tell ou dans le Soudan la petite quantité de céréales dont ils ont besoin.

En dehors des oasis, le désert ne produit plus que des arbres épineux, en particulier des *gommiers* qui alimentent un trafic modeste.

C'est le *palmier dattier* qui fournit dans toute l'étendue du Sahara le plus de ressources aux indigènes. Mais les dattes seules ne peuvent suffire à leur alimentation. Dans les meilleures oasis, on cultive un peu de *blé* et d'*orge* et quelques *légumes*. On récolte les *figues* en grande quantité ; mais les *grenades* et les *raisins* s'accommodent peu de la trop grande chaleur.

Parmi les plantes industrielles, le *coton* est un peu cultivé ; le charbon du *carounka* sert à la fabrication de la poudre. Le Djouf renferme de nombreux champs d'*alfa*, et les *gommiers* sont très abondants dans toute la région occidentale, et principalement dans l'Adrar. Les habitants font une grande consommation de *tabac* et d'*opium* ; ils cultivent le premier dans les oasis du sud et récoltent le pavot dans le nord.

Les ressources tirées de la vie animale sont nombreuses. Le *chameau* est l'animal par excellence du Sahara ; on connaît ses admirables qualités de sobriété, si précieuses au désert. Les services qu'il rend aux habitants sont de plusieurs sortes. Il sert d'abord aux transports ; les Arabes l'ont surnommé le « vaisseau de la terre ». Une variété spéciale, le méhari, est remarquable pour la rapidité de sa course. Le lait des chamelles entre pour une large part dans l'alimentation générale, pendant la saison des pâturages ; toute la chair du chameau est bonne ; son poil sert à la fabrication des cordes et des vêtements ; de sa peau on fait des outres excellentes contre la chaleur et l'évaporation, et des chaussures ; sa fiente même sert comme combustible ou comme engrais.

Les *chevaux* et les *bœufs* sont rares et d'aspect chétif ; mais il y a dans le sud et dans l'ouest de vastes troupeaux de *moutons* et de *chèvres*, qui servent avec la *volaille* à la nourriture des Arabes.

La faune sauvage fournit encore par la *chasse* un important contingent à l'alimentation publique. L'animal le plus répandu et qui offre à cet égard le plus de ressources est la gazelle.

Les *autruches*, si recherchées pour leurs plumes, sont nombreuses dans la région occidentale ; on les chasse surtout le long du littoral.

Produits minéraux. — La principale richesse minérale du Sahara est le *sel*, qui existe en immenses dépôts sous diverses formes. La plupart des salines sont des sebkas peu profondes, où le sel se forme par évaporation. Celles de Bilma dans le Kawar sont les plus importantes ; 70,000 chameaux s'y réunissent chaque année, qui vont porter le produit dans tous les pays environnants, dans le Tibesti, dans le Bornou, dans le Haoussa. La saline d'Idjil, au nord de l'Adrar, non loin de l'Océan, présente les mêmes caractères. Elle alimente les pays du Sénégal et du Niger. La sebkha d'Amadghor, dans le massif du Ahaggar,

pourrait fournir aux besoins de millions d'hommes ; mais elle est à peu près abandonnée. Ce sont enfin d'énormes blocs de sel gemme, qu'on recueille dans les salines de Taoudeny, sur la route de Mogador à Tombouctou. C'est là que se fournit le Soudan central. La plus grande partie du sel ainsi produit est exportée au Soudan, qui en manque ; le poids des charges qu'on y envoie atteint sans doute 15,000 tonnes. Ce sont les Touaregs qui sont les principaux intermédiaires de ce commerce.

L'*industrie* du Sahara est tout à fait rudimentaire ; elle est d'ailleurs entièrement réservée aux femmes et aux enfants ; tout au plus peut-on citer des nattes, quelques objets en cuir et en métal, des armes, des bijoux. Agadès est le centre où se fabriquent la plupart des objets destinés à l'exportation.

Commerce. — Le commerce propre du désert est fort médiocre ; mais un transit assez actif se fait par ses oasis entre le Soudan et l'Afrique méditerranéenne : il est d'ailleurs intéressant de considérer la façon très originale dont s'opère le trafic. Il se fait au moyen des *foires* et des *caravanes*. Les foires les plus importantes se tiennent en général sur la lisière du désert au nord et au sud ; au nord, les marchés les plus considérables sont ceux de Rhat, de Rhadamès, d'Inçalah, de Tendouf ; au sud, il faut citer Agadès et Araouan. C'est là que se forment et aboutissent les caravanes. C'est à partir de là qu'elles commencent véritablement la traversée du désert, ou qu'elles se divisent, au sud pour parcourir le Soudan, au nord pour aboutir aux divers ports de l'Océan ou de la Méditerranée.

La plupart de ces foires se tiennent en général à l'automne ou au printemps. Les caravanes s'arrangent d'ordinaire pour passer l'hiver dans les steppes du sud ou dans le Soudan ; elles quittent ce dernier pays en janvier ou février et regagnent le nord.

Les *routes* qu'elles suivent sont nombreuses et croisent en tous sens le Sahara, entre les points que nous avons indiqués. Il est inutile d'en donner une énumération détaillée. Nous avons déjà vu qu'au nord, à partir d'Inçalah, de Rhat, de Rhadamès, les caravanes ont désappris le chemin de l'Algérie pour se détourner du côté de la Tripolitaine ou vers le Maroc ; les nombreuses tentatives faites sans interruption depuis quarante ans pour ramener vers nos ports les voies du commerce saharien ne semblent pas avoir été jusqu'à présent couronnées de succès. L'Algérie a été mise en quelque sorte en quarantaine et des traditions nouvelles se sont établies, qu'il deviendra de plus en plus difficile d'enrayer, à mesure qu'elles seront davantage consacrées par le temps.

Le Sahara est une région tout à fait improductive, dont l'importance est négative ; c'est en effet un obstacle aux communications entre le nord et le centre du continent. Peut-être prendra-t-on la résolution de le tourner. Mais le Sahara ne peut prendre aucune importance, et si la France en a revendiqué la possession, c'est bien plutôt avec une intention politique — pour garder sa frontière d'Algérie-Tunisie — qu'avec l'intention de beaucoup enrichir son domaine colonial.

CHAPITRE III

RÉGION DU NORD-EST

ÉGYPTE, SOUDAN ÉGYPTIEN ET ABYSSINIE.

§ I. — Coup d'œil sur la géographie physique et politique.

Géographie physique. — Bien que la région du nord-est de l'Afrique se compose de parties différentes d'aspect et de production, le Nil y met une sorte d'unité qui permet de l'étudier d'ensemble.

Le *relief* est caractérisé par la présence au sud-est d'un puissant massif montagneux, celui de l'Abyssinie. Très élevé — certains pics dépassent 4,500 mètres, — il est creusé de vallées étroites et profondes, bordées de murailles abruptes, qui découpent le pays en compartiments presque complètement séparés les uns des autres. Au sud-ouest, le plateau des rivières sépare — mal — le domaine du Nil de celui du Congo. Le reste du pays est la vallée du Nil, large au sud, formant une vaste plaine, étranglée vers le nord jusqu'à n'avoir que quelques kilomètres de largeur entre les hamadas lybiennes à l'ouest, et les plateaux sablonneux de la chaîne arabique à l'est.

Le *littoral*, bas, plat et marécageux sur la Méditerranée, dans le delta du Nil, est plus abrupt sur la mer Rouge, surtout vers l'Abyssinie. Quelques ports assez bons s'y sont établis, mais la côte, bordée de bancs de madrépores, est peu hospitalière.

Le climat est varié : chaud et tropical dans le Soudan égyptien, il s'adoucit avec l'altitude sur le massif abyssin : sur la côte de la mer Rouge, se trouve presque le pôle de la chaleur. Massaouah a des températures estivales de 54° à l'ombre. Le climat de l'Égypte est plus doux, mais très sec; la vallée du Nil participe du désert qu'elle traverse, et ne reçoit presque pas de pluies.

Le système hydrographique est simple, c'est le Nil qui le compose exclusivement. Le fleuve reçoit les eaux abondantes du plateau des grands lacs (Oukéréoué, Albert et Albert-Édouard), du plateau des Rivières (par le Bahr-el-Ghazal), du massif de l'Abyssinie (par le Nil bleu et l'Atbara). Puis il ne reçoit plus d'affluents, et s'appauvrit dans la traversée de l'Égypte jusqu'au moment où il se divise en un grand nombre de branches pour former le delta. Le caractère particulier du Nil, ce sont ses inondations annuelles, de juillet à novembre, dont la cause et l'importance n'ont pas besoin d'être rappelées. La navigation est entravée sur ce fleuve par les rapides et cataractes qui le coupent de Khartoum à Assouan.

Géographie politique. — Les races principales sont au nombre de trois : Les Éthiopiens d'Abyssinie, sémites, chrétiens, diffèrent beaucoup des nègres de toutes sortes (Dankas, Baggaras, Chillouks, etc.) du Soudan. L'Égypte est peuplée d'abord des Fellahs ou anciens Égyptiens, auxquels se sont superposés des Arabes, des Turcs, des Levantins, etc.

Les prétentions de divers États européens ont beaucoup compliqué la géographie politique de cette région. L'Égypte, vassale en principe du sultan de Constantinople, est occupée depuis 1882 par les Anglais au mépris des traités et de la parole maintes fois donnée. L'Abyssinie, sorte d'empire féodal, vient de secouer définitivement le protectorat que l'Italie avait essayé de lui imposer. Le Soudan égyptien est, depuis 1885, séparé de l'Égypte et indépendant sous une sorte de théocratie musulmane. Sur la côte de la mer Rouge, les Italiens ont fondé la colonie d'Érythrée, mince bande de côte dont la seule ville importante est Massaouah ; enfin, au fond du golfe d'Aden, la France possède les établissements d'Obock, Tadjourah avec le port de Djibouti (1).

§ II. — Géographie économique.

On vient de voir que les conditions climatiques sont très variables dans les divers pays de la région du Nil ; la végétation et les forces productives qui sont toujours en relation très intime avec le climat présenteront de même dans chacun d'eux des caractères très particuliers, faciles à distinguer. Il est donc naturel d'étudier à part l'état économique de

---

(1) Notices statistiques :

Égypte (khédivat) :

Superficie..... 994.300 kilomètres carrés.
Population..... 6.817.265 hab., 246 par kil. carré (1882).
Villes : Le Caire..... 374.838 habitants.
Alexandrie..... 227.064 —

Abyssinie (royaume) :

Superficie..... 433.000 kil. carrés.
Population..... 6.950.000 habitants.

Soudan égyptien (en insurrection) :

Superficie..... 2.580.000 kil. carrés.
Population..... 10 à 12.000.000 hab.

Érythrée (colonie italienne) :

Superficie..... 247.300 kilomètres carrés.
Population..... 195.000 hab. env. dont 3.452 Europ.
Ville : Massaouah ..... 7.775 hab. dont 600 Europ.

Obock (colonie française) :

Superficie..... 6.000 kil. carrés environ.
Population ..... 14 à 22.000 hab.

l'Égypte proprement dite, de ce qu'on appelait jadis le Soudan égyptien, de l'Abyssinie.

I. — Égypte.

L'Égypte est un pays soumis à des conditions tout à fait originales. Toute la vie, toute la richesse est concentrée dans une étroite vallée de quelques kilomètres de largeur, et dans un delta relativement peu étendu.

Sur une superficie totale de près de 1 million de kilomètres carrés, la superficie cultivable dépasse à peine 3 millions d'hectares, et la partie cultivée atteint 2 millions d'hectares (1). Mais ce médiocre espace est extraordinairement peuplé, ce qui prouve la fertilité prodigieuse de l'Égypte.

On sait que c'est aux inondations du Nil et au précieux limon qu'il dépose qu'elle doit pour une grande part la fécondité de son sol. Elle est donc bien un présent du fleuve, comme le remarquait déjà Hérodote ; sans lui ce pays, où les pluies sont extrêmement rares et où des mois entiers se passent sans la moindre précipitation, ne serait qu'un stérile désert, entièrement semblable à ceux qui s'étendent à l'est ou à l'ouest. L'abondance des récoltes dépend donc uniquement de la régularité des inondations. Si elles sont trop abondantes ou trop pauvres, si elles viennent quelques jours trop tôt ou trop tard, les moissons peuvent être compromises et amener la famine à bref délai. C'est l'histoire des « vaches maigres et des vaches grasses », et c'est justement pour prévenir ce fléau que les gouvernements de l'Égypte ont de toute antiquité apporté tous leurs soins aux grands travaux d'irrigation et d'aménagement des eaux.

Deux systèmes ont été de tout temps en présence, l'inondation par bassins, l'irrigation par canaux. L'inondation par bassins est le procédé le plus ancien, mais aussi le plus primitif. Il dispense, il est vrai, de toute culture ; c'est grâce à lui que le Nil dépose chaque année sur le sol le limon fécondant qui renouvelle indéfiniment la fertilité de la terre, sans qu'il soit besoin de la retourner. Les instruments sont inutiles, et pour tout dire, ils sont encore les mêmes qu'au temps d'Hérodote ; le fellah ne travaille qu'avec la main ; dès que l'eau se retire, il jette la semence sur la terre encore tout amollie par les eaux, et pour l'enterrer il se contente de lâcher dans ses champs ses porcs ou ses bœufs. Mais il faut que l'eau reste au moins soixante-dix jours dans chaque bassin pour y déposer les matières fertilisantes ; la culture est donc pendant cette période complètement arrêtée et le sol ne produit qu'en hiver. On sème en novembre, on récolte de février à mars. C'est le système encore employé dans toute la Haute-Égypte.

Le procédé des irrigations par canaux a précisément l'avantage de laisser la terre libre durant l'année entière et permet de lui demander annuellement plusieurs moissons successives. C'est la méthode actuellement

---

(1) Superficie totale..... 99.430.000 hectares.
— cultivable..... 3.324 000 —
— cultivée..... 2.089.000 —

en faveur ; elle a remplacé dans la plus grande partie du delta la submersion. Tout un réseau serré de canaux a été construit et sillonne déjà la Basse-Égypte sur près de 4,000 kilomètres de longueur. Quand les champs sont trop élevés au-dessus du niveau général des eaux pour permettre l'irrigation directe, les indigènes emploient de grossières machines élévatoires que les Européens remplacent progressivement par de puissantes pompes à vapeur.

Ce système a augmenté dans des proportions considérables le rendement moyen des terres, puisqu'il permet à la fois les cultures d'été et d'hiver. Pendant cette dernière saison on plante et on récolte les céréales, comme dans la Haute-Égypte ; la période estivale, qui est de beaucoup la plus féconde dans toute l'étendue du delta, voit mûrir le riz, les légumes, les fruits, les melons et toutes les plantes industrielles, le coton, le tabac, l'indigo, la canne à sucre. Plusieurs de ces produits ne sont, il est vrai, récoltés que pendant l'automne et en hiver, mais dans les champs où la moisson peut se faire en août ou en septembre, on sème immédiatement d'autres plantes, dont la période de maturation est réduite à soixante ou soixante-dix jours, comme le maïs, le sorgho, le sésame : ce sont les cultures d'automne.

Ce système de production intensive offre à son tour plusieurs inconvénients ; il nécessite d'abord de grosses dépenses d'établissement et d'entretien des machines et canaux, mais surtout il fatigue le sol ; les cultures nouvelles : coton, tabac, canne à sucre, particulièrement épuisantes, obligeront bientôt les Égyptiens à se servir d'engrais.

Agriculture. — L'agriculture est tout à fait rudimentaire encore. Les fellahs, qui se contentent, il est vrai, d'un très minime salaire, travaillent peu et mal, abrutis qu'ils sont par la misère, découragés par la rapacité du fisc. Les produits récoltés sont en général médiocres : le blé, salé, peu riche en gluten, est peu estimé en Europe, le coton est plein d'impuretés. De grands progrès sont encore à faire.

Enfin, bien que le sol cultivable se soit accru d'un cinquième depuis un demi-siècle, grâce à la construction des canaux d'arrosement, tout un bon tiers du delta reste encore improductif. C'est la région des sables du littoral qui s'étendent depuis le lac Mariout jusqu'au lac Menzaleh, et où la culture n'occupe encore que quelques îlots. De puissantes usines hydrauliques ont déjà été construites pour travailler au desséchement des marais ; mais l'œuvre est à peine commencée.

A toutes ces raisons qui expliquent que ce pays si riche se trouve aujourd'hui dans un état si précaire, il faut en ajouter une autre toute récente, c'est que les travaux faits par les ingénieurs anglais, mal compris souvent, ont rendu le Nil plus torrentiel et ont été en définitive plus nuisibles qu'utiles à l'agriculture.

Il n'y a pas de *forêts* véritables en Égypte.

Les *céréales* et les *légumes* occupent environ la moitié des terres cultivées, mais la récolte varie tous les ans d'après les résultats de l'inondation.

Les *céréales* proprement dites, le blé et le maïs, sont cultivées surtout dans la Haute-Égypte; on en exporte chaque année des quantités considérables. Le *riz* n'est planté sur de grands espaces que dans les provinces de Beherat, Garbieh, Dakarlieh; la production ne suffit pas au reste à la consommation locale (1).

Les *légumes* sont une des principales ressources du pays. Outre les pois, qui sont au premier rang, il convient de citer les fèves et les lentilles. Le sol humide convient à merveille à ce genre de produits. On sait combien les Hébreux, en quittant l'Égypte, en ont regretté les melons, les poireaux, les oignons. Les *fruits* sont également nombreux et on cultive en grand dans toute l'Égypte les *dattiers*, qui donnent des produits excellents; mais le terrain n'est pas en général favorable aux cultures arborescentes; les fruits sont aqueux et sans goût (2).

La *canne à sucre* est plantée surtout dans l'ancien domaine particulier du khédive, la « Daïra-Sanieh », devenu depuis domaine d'État. La production augmente rapidement et l'importation du sucre de betterave diminue depuis quelques années.

Le *café* n'a pas réussi; le *tabac* est loin de suffire à la consommation locale; le *pavot* occupe quelques champs.

Le *coton* a été introduit en Égypte dans la première moitié du XIXe siècle par le Français Jumel. Lors de la guerre de Sécession, la culture de la précieuse fibre avait pris une extension rapide au détriment des champs de céréales. L'Égypte a naturellement souffert de la reprise des affaires en Amérique, comme tous les autres pays qui avaient porté de ce côté tous leurs efforts et qui, au bout de quelques années, n'ont pu résister à la concurrence des produits du Nouveau-Monde. Mais le climat sec des pays du Nil, joint à l'humidité artificielle du sol, convient à merveille à ce genre de culture; aussi l'Égypte est-elle restée, malgré tout, un des pays producteurs de coton les plus importants du monde; c'est actuellement pour elle la source de richesse la plus féconde. La graine de coton elle-même sert à fabriquer une huile, alimentaire pour les fellahs, utilisée en Angleterre pour la fabrication du savon (3).

Le *henné* fournit à la fois de la poudre employée dans la teinture et des eaux de senteur. Les nombreux *rosiers* du Fayoum servent à la préparation de l'huile et de l'eau de roses.

Les oasis du désert de Libye fournissent, outre les dattes, de grandes quantités de *gommes* et cultivent l'arbuste à *manne*.

Malgré la rareté des pâturages, l'*élevage* a toujours été développé en

---

(1) Céréales (1891) :

Blé	505.440 hectares.
Maïs	631.896 —

(2) Nombre de dattiers : 3.452.674 pieds.

(3) Culture du coton (1889) : 2.685 villages sur 3.781 vivent de cette culture. En 1892 : 359.324 hectares produisaient 225.953 tonnes. La production s'est grandement accrue en ces dernières années.

Égypte, et le bétail y est nombreux, sans toutefois apporter au commerce un fort appoint. Les *chevaux*, nourris de mauvais fourrages, sont d'aspect peu gracieux, mais très résistants à la fatigue ; les *ânes* sont partout le plus généralement employés pour les transports. Leur nombre est considérable et la race est très belle. Les *chameaux* servent dans le désert et leur viande est estimée dans le plat pays. Les *bœufs* dans la Haute-Égypte et les *buffles* dans les champs marécageux du delta sont employés au labour et surtout au décorticage des grains ; leur cuir est très estimé pour la fabrication des outres, et leur poil sert à la préparation des toiles à tentes. La viande du *mouton* est la nourriture animale la plus répandue ; mais la laine est grossière : les fellahs en tissent leurs vêtements, et les Européens l'emploient à la fabrication des matelas. Les *chèvres*, les *porcs*, la *volaille* abondent aussi dans tout le pays (1).

L'Égypte est un pays très giboyeux et la *chasse* fournit de nombreuses ressources aux habitants ; gazelles, antilopes, sangliers, lièvres, autruches, sont les animaux les plus recherchés. Le crocodile et l'hippopotame ne se rencontrent plus que dans la région des cataractes.

Des espèces variées de *poissons* sont pêchées sur les côtes de la Méditerranée, dans les lagunes du littoral et dans les différents bras du Nil.

Industrie. — L'Égypte est un pays exclusivement agricole. Elle ne renferme ni bois, ni charbon, ni minerais. L'*industrie* y aura donc elle-même un caractère tout agricole.

Les *pierres à bâtir* existent toutefois en dépôts abondants, qui ont rendu possibles ces grandes constructions dont les ruines ont survécu : pyramides, palais, etc. Le granit, le grès, les pierres calcaires, ont été indifféremment employés. On extrait le porphyre et diverses autres pierres précieuses, grenat, etc., des carrières d'Assouan. De riches gisements d'albâtre et de marbre à Siout, à Esneh fournissaient jadis des matériaux estimés pour les œuvres artistiques. Les côtes de la mer sont bordées de salines, à Damiette, à Rosette, à Souakim, et le sel est encore extrait des lacs Natron. Le salpêtre se tire du Fayoum et le soufre vient des bords de la mer Rouge. On a récemment découvert enfin, non loin de cette mer, à 300 kilomètres au sud de Suez, des sources de pétrole que les Égyptiens ont exploitées déjà dans l'antiquité. Les usages toujours plus nombreux de ce produit dans l'industrie permettront peut-être à l'Égypte de tirer de cette richesse minérale une source abondante de revenus. On se propose d'amener le pétrole de Jemsah, le lieu d'exploitation, au moyen de tuyaux de fonte, à Suez et de là à Port-Saïd, d'où on l'expédierait directement en Asie et en Europe.

L'industrie proprement dite, qui ne date en Égypte que du règne de Méhémet-Ali, ne comprend guère que les industries textiles et les raffineries. Le centre de l'industrie cotonnière est le Caire, avec son faubourg de Boulacq. On trouve encore des manufactures actives à Alexan-

---

(1) Bétail (y compris chevaux et chameaux)..... 1.668.860 têtes.

drie, à Girgeh, à Siout. Les cotonnades égyptiennes fournissent d'abord à la consommation locale, mais il s'en fait aussi un grand commerce avec l'intérieur de l'Afrique, et plus spécialement avec le Soudan. Les raffineries les plus nombreuses sont également installées au Caire et dans la Haute-Égypte. A ces industries, organisées d'après les méthodes modernes suivies en Europe ou en Amérique, il faut ensuite ajouter tous les objets fabriqués à la manière orientale par de nombreux artisans disséminés dans tout le pays. Les soieries, les cotonnades, les toiles, les châles, ainsi produits, sont livrés chaque année au commerce pour une somme importante. Les poteries d'Edfou sont encore célèbres, et la bijouterie égyptienne est renommée.

Voies de communication et commerce. — Au point de vue du commerce, l'Égypte joue dans le monde un rôle important. Ce pays, dont la nature semblait avoir fait une région complètement fermée, entre deux déserts stériles et qui n'a pas même de bons ports, se trouve être à l'heure présente un des grands carrefours du monde. Il est d'abord le lieu de passage entre la Méditerranée et la mer Rouge, c'est-à-dire, depuis l'ouverture du canal de Suez, entre l'Europe et l'Extrême-Orient. C'est en second lieu un intermédiaire naturel entre l'Asie et l'Afrique. Le Caire est le point de rencontre naturel de toutes les caravanes, de tous les pèlerinages qui se dirigent vers la Mecque de tous les points de l'Afrique. Le Nil est enfin une des principales portes de sortie, la première peut-être de tout le continent noir.

L'Égypte si favorablement placée dans le monde, à l'entre-croisement de plusieurs grandes routes commerciales, a donc au moins autant d'importance comme pays de transit que comme pays de production.

Les relations à l'intérieur sont assurées surtout par les *voies navigables* naturelles ou artificielles. Les canaux d'irrigation, maintenus toute l'année à un niveau sensiblement constant, rendent au commerce non moins de services qu'à l'agriculture. Le principal est le canal Mahmoudieh, qui rattache Alexandrie au Nil et au Caire.

De bonnes *routes* sont difficiles à construire et plus encore à entretenir sur le sol peu ferme du delta, où les pierres manquent et qui n'est alternativement que poussière et marais. Ce sont encore les digues du Nil ou les berges des canaux qui sont les meilleures voies de communication par terre.

L'établissement des *chemins de fer* (1) présentait également de grands obstacles, par suite de l'inconsistance du sol et des nombreux cours d'eau à franchir. Le réseau s'est pourtant développé avec rapidité, mais est loin encore d'être aussi étendu qu'il le devrait. Le trafic prendra plus

---

(1) Chemins de fer (1895) :

Longueur de lignes.....	1882 kil.; en construction, 220.
Nombre des voyageurs.....	9 827.813
— des marchandises...	2.391.868 t.
Recettes nettes.....	26.000.000 fr. environ.

d'importance quand la ligne du Caire à Assiout aura été prolongée plus au sud; on pense encore à créer une ligne du canal de Suez à Damas à travers la Syrie. La ligne la plus fréquentée est celle d'Alexandrie au Caire et à Suez.

Le commerce en Égypte se fait suivant quatre grandes directions :

1° Les caravanes de l'Ouest apportent au Caire les marchandises du Maroc et du Fezzan; maroquins, babouches, burnous et tapis. Le Soudan envoie tous les produits qu'on aura l'occasion d'énumérer plus loin ; un des plus importants objets de ce trafic est encore constitué par les esclaves, dont la vente clandestine sur les marchés du Caire est plus ou moins tolérée par le gouvernement; l'ivoire, les plumes d'autruche, les gommes, les peaux, les cafés d'Abyssinie, méritent ensuite d'être cités.

2° D'Asie, l'Égypte reçoit par les caravanes de Syrie des fruits, des huiles, des soieries ; les négociants d'Arabie lui vendent du café, des armes, des pelleteries.

En Afrique, comme en Asie, l'Égypte expédie en retour les produits de son propre sol, ou ceux qu'elle reçoit d'Europe, les cotonnades, les objets manufacturés de tout genre, les verroteries, les parfums, les armes.

3° Les relations de l'Égypte avec l'Europe sont donc alimentées déjà pour une bonne part, par le commerce de transit, dont il est difficile d'évaluer séparément la valeur. Le commerce européen atteint 550 millions de francs environ.

Ce sont naturellement les produits agricoles qui forment le contingent principal de l'*exportation :* coton, sucre, légumes, etc. Les tissus tiennent au contraire le premier rang à l'*importation*, puis la houille, le bois, les machines, etc.

L'*Angleterre* fait beaucoup plus de la moitié de ce commerce, elle achète le coton et le revend sous forme de tissus. La *France*, qui venait autrefois au second rang, en vendant ses soieries, ses vins, ses articles de Paris, s'est laissée dépasser depuis quelques années, et ne vient plus qu'au quatrième rang; c'est la conséquence de la faute immense que nous avons commise en laissant l'Angleterre intervenir seule, et, par conséquent, s'établir en maîtresse dans le pays. La *Russie* et la *Turquie* nous ont dépassés. Après nous, mais assez loin, viennent l'*Autriche-Hongrie* et l'*Italie* (1).

---

(1) Commerce égyptien (1894) :

	Importations. Francs.	Exportations. Francs.	Total. Francs.
Commerce total.....	239.989.400	307.002.800	546.992.200

Principaux États commerçant avec l'Égypte :

	Importations. Francs.	Exportations. Francs.	Total. Francs.
Royaume-Uni	82.439.700	168.716.200	251 155.900
Colon. angl. de la Méd.....	2.926.700	310.800	3.237.500
— d'Extr.-Orient.	12.794.600	1.372.700	14.167.300

C'est le port d'*Alexandrie* qui exporte et importe la totalité des marchandises allant en Europe ou en venant. Le pavillon anglais y domine, puis vient celui de la France (1).

4° Le *commerce de transit*, tant par Alexandrie et le chemin de fer que et surtout par Port-Saïd et le canal, est énorme. Il est inutile d'insister longuement sur l'importance extraordinaire de cette voie naturelle de communication, conçue et exécutée par un Français, à l'aide de capitaux en grande partie français. L'ouverture du *canal de Suez* est en tout cas l'événement qui a le plus contribué au développement prodigieux que la marine et le commerce ont pris depuis vingt ans. En diminuant de moitié la distance entre l'Europe et l'Inde, elle a eu pour premier résultat de substituer peu à peu la marine à vapeur à la marine à voiles. Celle-ci se réduit, tandis que l'autre s'accroît sans cesse.

Le trafic s'est à son tour développé avec une telle rapidité, que le canal, ouvert à peine depuis trente ans, est aujourd'hui reconnu insuffisant. Malgré l'établissement de phares électriques qui permettent de faire à toute heure la traversée, le nombre des navires, qui va s'augmentant chaque jour, l'encombrement des garages, les accidents fréquents qui en résultent, causent à la navigation des retards préjudiciables. Les Anglais les premiers ont projeté la construction d'un second canal, parallèle au premier, ou coupant transversalement le delta, en prolongement du canal Mahmoudieh. Mais la Compagnie de Suez a le monopole de toute création de canal entre les deux mers; après de longues négociations, elle s'est engagée à exécuter tous les travaux nécessaires pour faciliter le passage des navires et assurer la rapidité et la

	Importations. Francs.	Exportations. Francs.	Total. Francs.
Russie	9.664.700	47.215.700	56.880.400
Turquie	46.930.800	8.857.800	55.788.600
France	22.947.400	23.025.100	46.972.500
Autriche-Hongrie	19.847.300	12.846.400	32.193.700
Italie	8.754.200	15.203.300	23.957.500
Belgique	9.712.500	2.926.700	12.639.200
Allemagne	5.982.900	6.566.300	12.549.200

Principaux articles :

Importations.		*Exportations.*	
Cotonnades	38.435.600 fr.	Coton	211.887.900 fr.
Autres tissus	30.484.300	Graines de coton	37.716.300
Houille	12.748.800	Sucre	16.291.100
Bois	15.831.300	Haricots	17.637.900
Fer et machines	12.991.700	Blé	2.874.900

(1) Mouvement du port d'Alexandrie (1894) :

	Navires.	Jauge.	
Entrées	2.375	2.221.145 t.	
Sorties	2.397	2.201.885	
Total	4.772	4.423.040	
Sur ce total	1.397	1.987.335	sont anglais.
—	281	582.723	sont français.

régularité du transit. Il a été convenu, en outre, que le canal actuel sera élargi ou qu'un nouveau sera creusé quand le mouvement annuel dépassera — ce qui est un fait accompli depuis quelques années — le total de 10 millions de tonneaux. Ce mouvement ne peut du reste que s'accroître encore, à mesure que les contrées de l'Extrême-Orient entreront pour une part plus grande dans la vie économique générale.

Quatre grandes puissances maritimes participent surtout au trafic du canal : le *Royaume-Uni* vient en tête et absorbe plus des trois quarts du tonnage total ; puis l'*Allemagne*, qui nous a récemment dépassés ; la *France* et la *Hollande* viennent enfin (1).

II. — Soudan égyptien.

Le Soudan égyptien, qui comprend la Nubie, le Darfour, le Kordofan, le Dar-Fertit ou Pays des Rivières, ne mérite plus son ancien nom, depuis que les troupes du khédive et des Anglais en ont été chassées par les bandes du Mahdi.

La perte de ce pays est un désastre pour l'Égypte, non point tant encore à cause de sa fertilité, qui n'est pas très grande, qu'en raison des communications qu'il ouvrait avec le centre de l'Afrique.

Les Nubiens sont d'excellents agriculteurs. Ils sèment deux espèces particulières de céréales, qui supportent particulièrement la sécheresse, le *doukhn* et le *dourah*. Le *blé* proprement dit est moins cultivé, mais les légumes sont très répandus. Le *tabac* et le *coton* sont les principales cultures industrielles avec le *sésame* et les *arachides* d'où on extrait des huiles.

L'arbre à *gomme* abonde dans le Kordofan, le long des rivières temporaires ; le *cassia senna*, plus répandu encore, donne le séné. Les *bois* de toute sorte sont abondants.

La Nubie ne nourrit pas de bétail ; les chevaux et les chameaux en sont les seuls animaux, mais le Darfour et le Kordofan sont des pays de steppes et de pâturages favorables à l'*élevage*, qui pourrait y prendre un grand développement : les bœufs à bosse, les moutons, les chèvres, sont nombreux, mais n'entrent que pour une part restreinte dans le mouvement des échanges. C'est la *chasse* qui fournit au commerce le plus de ressources ; l'éléphant a disparu et l'ivoire est devenu très rare, mais les *plumes d'autruche* sont un des objets les plus précieux que transportent

(1) Mouvement du canal de Suez (1894) :

	Navires.	Jauge.
Mouvement total.....	*3.352*	*11.283.855* tonnes.
Navires anglais	2.386	8.326.826 —
— allemands.....	296	887.363 —
— français.....	185	710.990 —
— hollandais.....	191	484 570 —
Recettes totales.....		73.775.000 francs.
— nettes.....		40.367.324 —

les caravanes. Mais le nombre des oiseaux sauvages diminue et les habitants ne connaissent pas l'art de les domestiquer.

La Nubie et le Soudan égyptien sont plus riches que l'Égypte en produits minéraux. Les mines d'*or* des monts de l'Etbaï, en Nubie, ont été prospères; elles sont aujourd'hui trop pauvres pour fournir à une exploitation rémunératrice. Le *cuivre* est très abondant partout, mais il n'est pas exploité; on croit d'ailleurs que le Darfour renferme beaucoup d'autres richesses minières, mais elles n'ont pas été sérieusement étudiées; et les renseignements font défaut.

On peut néanmoins, dès à présent, conclure que toute la région du Soudan égyptien, à la différence de l'Égypte proprement dite et de l'Abyssinie, devra son importance dans l'avenir, moins peut-être aux produits de son agriculture, qu'aux richesses de son sous-sol. Le climat est peu favorable à la culture; la population est très clairsemée, l'industrie est à peu près nulle : c'est en somme un pays pauvre, et qui ne semble pas susceptible de prendre un grand développement économique. La disparition progressive des animaux sauvages, éléphants, autruches, qui sont une des richesses du pays, n'est pas de nature à lui rendre la prospérité.

Mais par contre, au point de vue commercial, c'est la voie naturelle de pénétration à l'intérieur de l'Afrique, dans la région des grands lacs, sur le Congo, dans le Soudan et même en Abyssinie. C'est une sorte de bassin dans lequel viennent affluer tous les produits comme les eaux de ces régions voisines, pour s'engager ensuite par la voie du Nil, vers l'Égypte et vers l'Europe. C'est à cette situation si avantageuse que ce pays doit d'être un des grands entrepôts du commerce africain, un centre naturel pour les caravanes. De là vient l'importance de Kobé dans le Darfour, d'El-Obeïd dans le Kordofan, de Khartoum en Nubie. Ce sont autant de grands marchés où se réunissent vendeurs et acheteurs, au nombre de plusieurs milliers, pour y échanger les marchandises de l'Afrique contre les cotonnades et les verroteries venues d'Europe.

Mais on sait qu'à l'heure actuelle ce pays est absolument fermé au commerce. En étudiant ses ressources économiques, on l'a donc considéré, bien entendu, tel qu'il était avant la guerre et tel qu'il pourra redevenir quand la tranquillité y aura été rétablie.

Les principaux objets des échanges étaient, avant la guerre, les esclaves, l'ivoire, les plumes d'autruche, les gommes, les peaux, les bois. Il est naturellement difficile de déterminer en argent la valeur de ce commerce. On estime qu'il atteignait environ une douzaine de millions de francs. C'est un chiffre insignifiant, comparé au trafic des pays d'Europe, et même de l'Égypte. Il est à craindre qu'il ne soit pas de longtemps, même dans l'hypothèse du rétablissement de la paix, beaucoup plus considérable.

III. — Abyssinie.

L'Abyssinie est encore un pays peu connu des Européens et difficilement ouvert à leur commerce. Elle est d'ailleurs médiocrement exploitée

par les habitants eux-mêmes, malgré la fertilité remarquable du sol; la plus grande partie des terres restent en friche.

Le pays comprend plusieurs zones agricoles. Dans les terres chaudes ou *kolla*, qui s'élèvent jusqu'à l'altitude de 1,800 mètres, les conditions climatiques conviennent à merveille à la culture de la canne à sucre, du coton, du tabac et en général de toutes les plantes qui exigent pour mûrir beaucoup de chaleur et d'humidité. La *voïna dega*, de 1,000 à 2,400 mètres, est le pays d'élection du café, de la vigne et des autres cultures arborescentes de la zone méditerranéenne. Au-dessus de cette altitude, la *dega* est couverte de pâturages et particulièrement favorable à l'élevage du bétail. Les cultures des pays tempérés y prospèrent également; des forêts magnifiques couvrent de vastes espaces.

Grâce à cette variété si particulière du relief, qui offre aux cultures les plus diverses un champ d'exploitation merveilleux, l'Abyssinie pourrait être un véritable grenier d'abondance, et plusieurs produits, les céréales, le café, le bétail, les métaux précieux, donneraient au commerce des bénéfices sérieux; mais, sans parler des moyens de transports qui sont tout primitifs et très coûteux, les procédés de culture sont encore rudimentaires, et les habitants se donnent tout juste la peine de recueillir les fruits spontanés du sol. La production est jusqu'à présent trop faible; elle suffit tout au plus aux besoins locaux, et les marchandises livrées au commerce ne sont pas assez abondantes pour donner naissance à des relations actives.

Toutes les *céréales*, le blé, le riz, l'orge surtout, sont cultivées; les *légumes*, entre autres les pommes de terre et le chou rouge, introduit par les voyageurs et les missionnaires allemands, sont une des principales nourritures des habitants. La *vigne* est aussi d'origine étrangère; elle donne de bons produits; mais la plupart des ceps ont été arrachés dans ces temps derniers sur les ordres du négus. Tous les *fruits* européens, orangers, citronniers, abricotiers, pêchers, mûrissent; le *caféier* pousse à l'état sauvage dans le Godjam, aux environs de Gondar; on expédie chaque année en Arabie des quantités considérables de grains qui sont ensuite dirigés sur l'Europe et vendus sous le nom de « moka ». La *canne à sucre* est plantée dans les plaines inondées des terres basses, et notamment dans le Choa; mais la culture du *coton*, encore très négligée, est surtout appelée à prendre une grande extension, lorsque l'Éthiopie s'ouvrira à l'influence européenne. Le *lin* est la fibre des terres hautes.

Le *quinquina* retrouve dans ce pays les conditions d'altitude et de climat qui lui permettent de prospérer sur les flancs orientaux des Andes; l'Éthiopie pourrait fournir le monde entier de la précieuse écorce. Le *tabac* du Tigré est estimé. Les plantes industrielles, indigo, salsepareille, indot ou arbre à savon sont peu nombreuses. Mais un grand nombre des produits dont use l'industrie européenne pourraient être fournis par cette région.

Bien que l'Abyssinie ait l'aspect d'un pays déboisé, les arbres sont encore nombreux et d'une belle venue. On rencontre encore dans quel-

ques régions d'immenses *forêts* de genévriers. C'est l'arbre le plus employé dans le pays pour la construction et pour le chauffage; le bois de Kolkoual, sorte d'euphorbe, sert à la fabrication de la poudre. Les palmiers ne prospèrent pas loin de la côte, et les habitants de l'Éthiopie sont obligés de faire venir de pays voisins, de l'Arabie, de l'Égypte, les dattes qu'ils consomment. Le baobab est l'arbre caractéristique de la kolla, avec les sycomores et les figuiers; les ifs et les genévriers sont les arbres des hauts plateaux.

L'Abyssinie, où les pâturages s'étendent dans la dega, sur de vastes espaces, est un grand pays d'*élevage* et de *chasse*. Le bétail est très abondant et le commerce des peaux et du beurre est un des plus productifs. La faune domestique varie, comme la flore, suivant l'altitude. Les *chameaux* ne vivent pas au-dessus de 1,200 mètres. L'*âne* ne rend que peu de services; mais le *cheval*, d'origine arabe, s'est transformé sous l'influence du milieu; devenu animal de montagne, il gravit les rochers d'un pied très sûr. Les Abyssins élèvent diverses espèces de *moutons* et de *chèvres* en grands troupeaux; le gros bétail en revanche n'est pas nombreux. La *volaille* pullule et l'*apiculture* est fort en honneur; les ruches sont nombreuses et fournissent à l'exportation une quantité considérable de miel.

Dans les plaines inférieures on *chasse* la girafe, le zèbre, le buffle sauvage, l'éléphant. Les autruches sont aussi un animal caractéristique des terres basses. Les sangliers, les gazelles, les lièvres, parcourent en nombre considérable les hauts plateaux. La civette porte-musc est très répandue; on obtient chaque année pour une valeur considérable de matière parfumée.

L'Éthiopie est pauvre en *minerais*; on recueille dans le Godjam, le Damot et sur les rives du Tzana, un peu de poudre d'*or*, et on a signalé quelques gisements de *houille* non loin du littoral; les mines du Choa et du Tigré donnent un excellent *fer*; le *soufre* se rencontre dans les régions volcaniques. Mais c'est le *sel* qui est l'objet du commerce le plus actif. C'est une denrée tout à fait rare dans une grande partie de l'Abyssinie, où elle sert encore de monnaie divisionnaire. Les dépôts de sel gisent au pied des monts de l'Haramat dans le pays des Danakils, qui ont le monopole de l'exploitation, et qui vendent la précieuse denrée aux caravanes de l'intérieur.

Les métaux, pour rares qu'ils soient, ont donné pourtant naissance à quelques branches d'*industries* assez prospères, le travail des outils, des armes, des bijoux; le tissage du coton, la préparation des peaux, la fabrication des poteries, sont les autres travaux qui fournissent aux besoins des habitants. Malgré l'état relativement « civilisé » de ce pays, il n'y a d'ailleurs pas d'industrie proprement dite; on fabrique dans chaque famille tous les objets nécessaires aux membres qui la composent.

Ce ne sont donc ni les minerais ni l'industrie qui sont la ressource de cette région. C'est un pays essentiellement agricole; s'il n'est pas très étendu, c'est un des plus favorisés du monde, par la variété de son climat et l'universalité de sa flore; toutes les plantes européennes, comme

les cultures indiennes, peuvent y prospérer également. Mais ces qualités si remarquables du pays abyssin resteront sans utilité pour le commerce général, tant que les moyens de communication avec la côte ne seront pas meilleurs et que les entraves opposées à la liberté des transactions par les princes du pays ne seront pas levées.

Il n'y a pas en Abyssinie de cours d'eau navigable. Les routes n'y existent pas et seront difficiles à construire dans ce pays très accidenté, où les hauts plateaux de 3,000 mètres sont à peine éloignés du littoral d'une centaine de kilomètres. Tous les transports se font actuellement à dos d'hommes ou de bêtes, par le moyen des caravanes.

L'Abyssinie a trois portes de sortie :

La pente générale du relief la tourne vers le *Nil* ; c'est peut-être, malgré la longueur du trajet et la difficulté de la navigation, le vrai chemin naturel, le couloir où s'engageront le plus volontiers à destination d'Alexandrie les produits des vallées et des terrasses éthiopiennes. Mais l'état politique du Soudan égyptien tient cette route absolument fermée.

On ne peut nier toutefois que la voie d'*Adulis*, de *Massaouah* et de *Souakim*, n'ait des avantages nombreux. C'est par là que l'Abyssinie touche à la mer, et si le rebord du plateau, s'élevant à peu près à pic au-dessus du littoral, est difficile à franchir, les vallées de quelques cours d'eau et d'ouadis desséchés facilitent les communications. C'est, en tout cas, de ce côté que se sont écoulées jusqu'à présent toutes les denrées éthiopiennes destinées à l'étranger et qu'apportent les caravanes : peaux, beurre, café, musc, plumes d'autruche, ivoire, poudre d'or, tabac. On remarquera que la plupart de ces objets sont des marchandises de prix, peu encombrantes ; ce sont les seules dont la vente, en l'état actuel des voies de communication, est rémunératrice. Les Européens payent en soieries italiennes, en cotonnades anglaises, en thalaris ou écus d'argent autrichiens, la seule monnaie de métal employée dans l'Abyssinie (1).

Si l'Amhara regarde le Nil et si le Tigré a pour débouché naturel Massaouah, le Choa a trouvé déjà intérêt à diriger ses produits sur notre colonie d'*Obok*. C'est la seule valeur commerciale de ce poste qui est surtout une station militaire, un dépôt de charbon. La distance est sans doute beaucoup plus longue que celle qui sépare les hauts plateaux du Tigré de la mer; mais le relief s'étage en pente plus douce à partir de la côte.

Les navires des Messageries Maritimes françaises viennent (1895) d'éta-

---

(1) Commerce de Massaouah (1894) :

Importations d'Europe..... ..... 11.609.944 francs.

Mouvement du port :

Entrées et sorties..... 3.541 navires jaugeant 294.731 tonnes.
Dont..... 1.879 — sont italiens.

blir une escale à Djibouti, port meilleur qu'Obock, et le trafic y est déjà appréciable.

Mais actuellement ce sont les Italiens qui font le plus d'efforts pour introduire leur influence sur les plateaux d'Abyssinie et pour en détourner à leur profit le commerce vers Massaouah, où flotte leur drapeau. Le succès n'a pas répondu à leur attente.

CHAPITRE IV

SOUDAN

On désigne sous le nom de Soudan la région de transition entre la zone équatoriale et le désert; elle s'étend de l'ouest à l'est depuis l'océan Atlantique jusqu'au massif d'Abyssinie. Mais on y distingue trois régions distinctes, le Soudan égyptien, que nous avons déjà vu, le Soudan proprement dit et le Soudan maritime. Nous étudierons successivement chacun de ces deux derniers pays.

I. — SOUDAN PROPREMENT DIT

§ Ier. — Coup d'œil sur la géographie physique et politique.

Géographie physique. — Le Soudan proprement dit se compose, au point de vue du *relief*, de deux grandes dépressions, séparées par un massif montagneux. A l'est se trouve la profonde cuvette dont le fond est occupé par le lac Tchad ; elle n'est qu'à 270 mètres au-dessus du niveau de la mer et est entourée au nord par les hauteurs du Sahara central, à l'est par celles du Darfour, à l'ouest par le massif du Haoussa. Au sud et au sud-est, il semble qu'aucune ligne de faîte ne la sépare des affluents de droite du Congo.

Au centre du Soudan, séparant le Tchad du Niger, s'élèvent les plateaux montagneux du Haoussa, qui dépassent quelquefois 2,000 mètres, le massif de l'Adamaoua, qui atteint 3,000 mètres. Entre les deux s'insère une profonde vallée, celle de la Bénoué.

A l'ouest enfin, le fleuve Niger décrit une immense courbe autour des plateaux médiocrement élevés que l'on appelle les plateaux de la boucle du Niger. Ce bassin est limité vers l'ouest par le Fouta-Djallon et les terrasses de la rive gauche du fleuve; au sud, par les terrasses auxquelles on donnait autrefois le nom de monts de Kong.

Le *climat* est, comme on l'a remarqué plusieurs fois, sous l'influence de véritables *moussons*. Attirés en été par la zone des basses pressions du Sahara, les vents de l'Océan apportent leurs pluies, d'autant moins fréquentes, moins longues et moins abondantes qu'on s'avance vers le nord. L'hiver est au contraire sec. Ceci entraîne une conséquence assez originale, c'est que les températures, toujours élevées, sont cependant plus basses en été qu'en hiver.

Les deux dépressions dont il a été parlé plus haut forment deux bassins

hydrographiques. A l'est, le Tchad, bassin fermé, reçoit les eaux que le Chari et le Logone lui apportent du sud-est. Il n'a d'émissaire qu'au moment des crues, par le Bahr-el-Ghasal qui emporte ses eaux dans la Borkou et les y perd dans les sables. Le Chari et le Logone semblent, autant qu'on peut actuellement les connaître, remarquablement navigables, au moins dans la période des hautes eaux.

A l'ouest, le Niger se développe sur plus de 4,000 kilomètres, mais, traversant au nord une bande de désert, il y perd une bonne partie de ses eaux. De plus, coupé de rapides jusqu'à Bammako dans son cours supérieur, puis à la fin de son cours moyen, il offre de grands obstacles à la navigation. Cependant, des chalands peuvent le suivre presque constamment de Bammako à Tombouctou, et son cours inférieur est accessible aux navires de moyen tonnage. Son affluent la Bénoué, navigable pendant plus de 1,000 kilomètres, s'insère entre les massifs de l'Adamaoua et du Haoussa.

Géographie politique. — Le Soudan est relativement peu habité. Les populations, mêlées par de nombreuses migrations, décimées par les guerres et la traite, ne forment pas de véritables États, au sens civilisé du mot. Les principales races, Nègres mêlés d'Arabes et dominés par eux dans le bassin du Tchad, Haoussas braves et travailleurs, Mandingues pillards et Bambaras commerçants du Niger, ont subi les invasions de deux peuples de race différente, les Peulhs remarquablement forts et habiles, les Toucouleurs, dont le nom indique le caractère ethnographique. La conquête militaire a été accompagnée de la conquête religieuse, l'islamisme a fait et fait encore des progrès considérables et inquiétants pour les Européens.

Les principaux États indigènes, constamment modifiés par les guerres, sont autour du Tchad, le Ouadaï, le Baghirmi et le Bornou, le plus civilisé des trois; dans la montagne, l'Adamaoua, le Sokoto et les pays qui, sur les deux rives du bas Niger, dépendent — dit-on — de lui. Dans la boucle du Niger, peu connue encore du reste, il faut citer le Macina, les États de Tiéba, le pays de Kong, et surtout la région sur laquelle le chef mandingue Samory étend ses razzias, région plus ou moins étendue suivant les hasards de la guerre en cours entre lui et la France.

Deux peuples européens ont étendu leur zone d'influence sur ces pays. L'Angleterre, par la compagnie à charte du Niger, s'est fait reconnaître la suprématie sur le cours inférieur du Niger et de la Bénoué, au sud d'une ligne allant du Tchad à Say sur le Niger, c'est-à-dire sur le plateau Haoussa (Sokoto), le Bornou, une partie de l'Adamaoua, puis le royaume de Gando (?), le Yorouba et le Bénin. La France a toute la boucle du Niger, le pays des steppes au nord du Sokoto, puis, tournant le Tchad par le Kanem, le Ouadaï et le Baghirmi, pourra rejoindre ses possessions du Congo. Il va sans dire qu'aucune tentative n'a encore été sérieusement faite pour transformer cette « influence » en souveraineté. Sur le Niger, simplement, la prise de possession est un fait accompli depuis la prise de Tombouctou (1895).

§ II. — Géographie économique.

Le Soudan vit encore, si l'on peut dire, sur la réputation que lui ont faite les auteurs arabes des siècles précédents. On se le représente volontiers comme un pays extraordinairement fertile, à la population pressée, renfermant des ressources inépuisables en or, en ivoire, en produits de toute nature. Mais il faut remarquer que c'est à travers le Sahara que les Arabes du Maghreb atteignaient ce pays ; et Tombouctou, la première station qu'ils rencontraient au sortir des sables arides et sur la limite des pluies tropicales, a pris vite dans leurs imaginations et dans leurs récits l'importance fabuleuse d'une Terre promise, d'un Eldorado.

En réalité, dans l'ensemble du Soudan, le sol n'est pas très fertile, ni la population très dense. Il convient d'ailleurs de ne pas englober dans les mêmes considérations tous les pays qui s'étendent de la source du Niger aux premiers affluents du Nil. Le Soudan couvre un espace six à huit fois grand comme la France, et il s'en faut qu'il présente dans toutes les parties le même aspect et les mêmes ressources.

Les différences sont très marquées entre le nord et le sud. Au nord, dans la boucle du Niger, dans le Kanem et jusque dans le Bornou règnent encore les steppes, que la sécheresse rend infertiles toute une partie de l'année. Au sud, sur la Bénoué, dans le Baghirmi, c'est déjà la végétation tropicale de climat maritime. Le Soudan n'est donc pas un pays « un », une soi-disant région naturelle, se distinguant dans toutes ses parties par des caractères identiques. La variété des ressources économiques y est très grande, et le profit qu'en pourront tirer les Européens diffère extrêmement suivant les cantons. Mais la contrée la plus favorisée est sans aucun doute celle qui se trouve au centre même du pays, entre le Niger et la Bénoué, participant ainsi aux caractères de toutes les régions voisines. C'est le Haoussa, pays de montagnes, qui ne connaît ni les steppes du Niger, ni les marécages du Tchad, et où l'étagement des zones permet à toutes les cultures de prospérer. La population y est très dense, les villes prospères ; c'est enfin la région dont les débouchés vers la mer et par conséquent vers l'Europe sont les plus faciles et dont la prospérité offre les plus grandes chances d'avenir. Faut-il ajouter encore que le climat est, dans les hautes régions, analogue à celui de l'Italie méridionale et que les blancs peuvent y vivre sans danger?

Mais, dans le reste du Soudan, la chaleur, plus constante qu'au Sahara, est toujours extrême : sur bien des points le climat, trop humide, est malsain. L'Européen ne peut s'y installer à demeure ni surtout y travailler. Le noir ne travaille pas, d'autre part, de son plein gré, il est parfois fort paresseux. C'est une double cause d'infériorité très réelle, et qui doit entrer sérieusement en compte dans les calculs de ceux qui comptent sur la prospérité et sur l'avenir économique du Soudan.

Agriculture. — Les *forêts* couvrent une bonne partie de la superficie

du Soudan, particulièrement au sud, dans la région des pluies tropicales. Les tamariniers, les baobabs, les palmiers à l'est, les acacias à l'ouest, sont les arbres les plus répandus. Un grand nombre d'essences fournissent aux besoins de l'alimentation indigène ou au commerce des ressources précieuses. Le *bananier* se rencontre partout, son fruit est le pain du nègre. Le *kola* donne la noix du même nom, qui est, en Afrique, l'excitant par excellence. Ce produit est l'objet d'un grand commerce. On l'expédie dans le nord à travers le Sahara jusqu'au Maroc et dans la Tripolitaine. On en consomme encore sur place de plus grandes quantités. Le *karité*, ou arbre à beurre, très commun dans la vallée du Niger, où il forme d'immenses forêts, peut devenir pour les Européens un produit commercial de grande importance, et faire concurrence aux arachides. Le *cocotier* n'apparaît que dans la région méridionale; sa noix est employée à la préparation des huiles; des acacias de diverses espèces donnent les *gommes*, et de nombreux arbres fournissent enfin d'excellent bois de construction et d'ébénisterie. Telles sont les principales ressources que la végétation arborescente procure au Soudan.

Parmi les *céréales* cultivées, le *doukhn* mûrit de préférence dans les terres sablonneuses du nord, le *dourah* préfère le sol argileux du sud. Le *froment*, l'*orge* et le *maïs* sont répandus d'une façon plus égale et plantés sur une grande étendue. Le *riz* est la nourriture principale des gens du Haoussa et des riverains de la Bénoué. De nombreux *légumes*, oignons, ignames, pastèques, fèves, entrent également pour une part importante dans l'alimentation publique ; quelques *épices* servant de condiment viennent aussi dans certains cantons privilégiés.

Les fruits méditerranéens, acclimatés au Soudan, citrons, figues, atteignent un volume considérable ; mais ils sont fades.

Le *coton* est la culture industrielle de beaucoup la plus répandue. Dans le Haoussa et sur la Bénoué, où les procédés savants de plantation sont le plus en progrès, les fibres atteignent un éclat et une solidité remarquables; certaines cotonnades fabriquées sur place ressembleraient, d'après les voyageurs, à des soieries. Les étoffes portées par les indigènes sont en général de couleur bleue, c'est la teinte qu'ils préfèrent; aussi l'*indigo* est-il cultivé en grand. Le *sésame* et les *arachides* donnent des huiles; on rencontre enfin de nombreux champs de *tabac*.

L'*élevage* est en honneur dans une grande partie du Soudan et les animaux domestiques abondent. Les *chevaux* et les *ânes*, qui sont excellents, servent aux transports. Ils remplacent le chameau, qui ne peut vivre au Soudan et ne dépasse pas au sud les marchés de la lisière du Sahara. Les caravanes qui s'avancent plus loin vers les latitudes méridionales renvoient les leurs au Fezzan ou au Maroc. Les *bœufs* appartiennent à diverses espèces; la plus répandue est celle du *zébu*, ou bœuf à bosse. Les *moutons* à poil et les *chèvres* font la richesse des peuples Foula. La *volaille* et les *pigeons* sont une nourriture très répandue. L'*apiculture* enfin est prospère et les ruches sont particulièrement soignées.

La *pêche*, sur les bords du Niger et du lac Tchad, est une industrie active. Les poissons séchés sont envoyés au loin.

Mais la *chasse* est pour ces pays une ressource bien autrement importante. Dans les steppes du nord comme dans les forêts du sud la faune sauvage est extraordinairement abondante. Elle ne trouve un champ moins favorable que dans le Haoussa, un des pays les mieux cultivés du Soudan. Les gazelles, les antilopes, les girafes sont les animaux caractéristiques les plus nombreux. Les lions, les panthères, les léopards, sont traqués partout pour leurs fourrures, qui forment un objet de commerce précieux. Les autruches donnent leurs plumes, et les civettes leur musc. Mais c'est aux éléphants que les indigènes font la chasse la plus active, pour s'emparer de leurs défenses ; grâce à cette poursuite incessante, le nombre de ces animaux diminue rapidement et le trafic de l'ivoire, qui est une des principales richesses commerciales du pays, menace de se fermer dans un avenir prochain. L'ivoire du Soudan est moins blanc que celui de l'Afrique orientale ; mais il est plus dur et surtout plus transparent. Le principal marché de ce précieux produit est Loko sur la Bénoué.

Un autre genre de chasse non moins fructueux et non moins fréquent se fait encore dans toute l'étendue du Soudan, c'est la chasse à l'homme. Cette partie de l'Afrique est le pays du monde qui a fourni et qui fournit encore de nos jours le plus grand nombre d'esclaves. C'est par milliers que les caravanes en emmènent encore chaque année en Égypte, à Tripoli, au Maroc; et c'est pour subvenir aux besoins de ce commerce, que les tribus et les empires nègres se font perpétuellement la guerre. L'esclavage enlève à la région ses meilleurs travailleurs et perpétue dans toute l'étendue du pays un état d'insécurité et de guerre qui décourage les indigènes, ruine l'agriculture et l'industrie, et empêche tout progrès de la richesse publique.

Industrie. — Le Soudan est riche en *minerais*, mais les mines sont peu connues et peu exploitées. Le pays des Bambaras, sur le cours supérieur du Niger, fournit de la poudre d'*or* en abondance; Tombouctou était jadis un grand marché pour le commerce de ce métal ; mais l'importance en a sensiblement diminué; on recueille encore la poudre d'or dans le Haoussa, et les caravanes n'ont pas cessé d'en apporter sur les marchés méditerranéens des quantités appréciables. Le Baghirmi recèle de l'*argent* et les montagnes du Haoussa sont particulièrement riches en métaux divers; mais c'est le *fer* qui est l'objet de l'exploitation la plus active et qui sert aux emplois usuels. On l'extrait dans le Bornou. Le même pays renferme quelques mines de *sel gemme*, mais en général le Soudan est pauvre de cette denrée de première nécessité : il faut la faire venir par des caravanes, des salines du Sahara.

L'industrie proprement dite, au sens européen, n'existe pas, mais la petite industrie familiale est bien organisée. Les indigènes se montrent très habiles dans le travail de divers produits de leur sol. C'est le tissage et la teinture des *cotonnades*, qui occupent le plus grand nombre d'ouvriers. Les étoffes de Kano dans le Haoussa sont les plus estimées et les

plus répandues, mais les métiers sont encore très primitifs. La laine est beaucoup moins employée. Un ver du tamarinier donne une soie grossière dont on fait également quelques tissus. Le travail du *cuir* est très prospère, et les mille objets en cuir brodé, d'un travail peu délicat, que le pays exporte, ne manquent pas d'un certain goût artistique. Les artisans soudaniens savent aussi travailler les métaux ; les fondeurs, les forgerons, les armuriers, les orfèvres sont nombreux dans les villes, à Kouka, à Kano, à Sokoto, à Sansanding ; les bagues et les bracelets d'or sont finement ciselés.

Commerce. — Le commerce du Soudan est assez actif ; à l'intérieur même du pays les échanges en sel, en métaux, en cotonnades, en noix de kola ont donné naissance à un important trafic entre les différentes régions.

Mais c'est surtout au point de vue des rapports avec l'étranger qu'il est intéressant d'étudier les facilités qu'offre ce pays au commerce. A l'intérieur les relations sont favorisées par le nombre et l'importance des voies naturelles. Le Niger draine toute la région occidentale ; il est vrai que des cataractes l'interrompent vers Boussa. Mais les récentes explorations d'officiers français ont prouvé que des canonnières et des chalands pouvaient naviguer, pendant une bonne partie de l'année, depuis Bammako jusqu'à Kabara, port de Tombouctou. A partir de ce point, on est moins fixé sur les conditions de navigabilité du Niger. Les deux seuls explorateurs qui ont descendu le fleuve jusqu'à la mer ne s'entendent pas sur cette question. Quant au cours inférieur, les vapeurs anglais le remontent pendant 800 kilomètres.

Mais son affluent, la Bénoué, est une voie de communication bien autrement facile et importante ; c'est en effet le seul des cours d'eau africains qui ne soit pas interrompu par des cataractes dans son cours moyen. Malheureusement, l'eau manque un peu pendant la saison sèche. Il contourne au sud les pays les plus fertiles et les plus populeux du Soudan et ouvre une voie directe vers le bassin fermé du lac Tchad, dont le sépare un seuil peu élevé facile à franchir.

Il semblerait donc que tous les produits du Soudan dussent suivre cette double voie, pour venir aboutir au fond du golfe de Guinée, et s'embarquer de là vers l'Europe. Or en réalité le commerce suit jusqu'à présent une tout autre direction : les habitudes sont prises, les caravanes sont jusqu'ici le seul moyen de communication que connaissent et comprennent les habitants. Ces caravanes suivent deux voies : l'une par le Chari et le Bahr-el-Arab, relativement facile, même à Khartoum, puis par le Nil, en Égypte. Mais, chose étrange, c'est par l'autre voie, à travers le Sahara que les échanges sont les plus nombreux.

Ce phénomène s'explique au reste assez facilement, si l'on songe que les États barbaresques ont été de tout temps les meilleurs clients du Soudan ; c'était là que les traitants arabes trouvaient à vendre leurs troupes d'esclaves, leurs cargaisons d'or et d'ivoire. Quand les Européens se sont substitués comme acheteurs aux habitants du Maghreb et n'ont plus

voulu d'esclaves, les caravanes n'ont pas changé de route, elles ont seulement porté leurs produits jusqu'aux ports de la côte, Mogador, Tanger, Tripoli, d'où on les expédiait sur Gibraltar et sur Malte. Ajoutons que l'existence, au désert, de nombreuses populations nomades qui trouvaient leur profit à jouer le rôle d'intermédiaires, a singulièrement favorisé ce mode d'échanges.

Mais la difficulté, la longueur et le coût des transports à dos de chameaux restreint forcément le commerce, effectué de cette sorte, aux marchandises de prix, et aux denrées peu encombrantes. Il est naturel que les blancs cherchent à ouvrir aux produits du Soudan d'autres débouchés. La voie du Niger ne peut manquer alors de regagner ses droits. La région du Tchad expédiera ses produits, soit par la Bénoué et le Niger, soit par le Chari, l'Oubanghi et le Congo. L'utilisation de ces voies navigables, complétées par l'établissement de quelques routes et chemins de fer de jonction, développera dans des proportions considérables la prospérité du pays. Beaucoup de produits précieux sont encore sans valeur par suite de la difficulté des transports et de la longueur des distances.

Mais on ne peut espérer faire suivre la même voie aux marchandises du Soudan occidental, et à vrai dire les Français ne le doivent pas souhaiter. Le grand fleuve fait dans la direction du nord un coude énorme, qui divise en deux régions bien nettes le pays qu'il draine. Toute la contrée en amont de Tombouctou ne peut entretenir des relations actives avec le bas Niger. Les marchands trouveront bien plutôt intérêt à remonter le cours du fleuve et à gagner la côte par le Sénégal. Les deux cours d'eau ne sont séparés l'un de l'autre que par un seuil étroit, d'altitude médiocre ; la construction d'une route ou d'une voie ferrée facilitera ces relations. Les Rivières du Sud, françaises et anglaises, la Comoé, la Volta guinéennes, pourront à leur tour attirer le commerce de la région des sources, au sud de Ségou. Telles sont, à ce qu'il semble, les voies d'avenir du trafic soudanien.

Ces brèves considérations suffisent, semble-t-il, pour faire justice des projets de chemins de fer transsahariens que, avec d'excellentes intentions, mais, semble-t-il, peu d'information, plusieurs personnes prônent en France. L'importance stratégique peut exister, mais doit être laissée de côté dans une étude comme la nôtre ; quant à l'importance commerciale du Transsaharien, elle n'est pas aussi grande qu'on peut le croire. Sans parler des difficultés de construction, de surveillance, d'alimentation — en eau particulièrement, — d'un chemin de fer traversant le grand désert, le trafic ne pourra jamais être rémunérateur. Le Soudan n'est pas assez riche pour alimenter un chemin de fer alors qu'il y a deux ou trois portes de sortie faciles à aménager par où le transport des marchandises sera beaucoup moins coûteux que par une voie ferrée (1).

Les principaux marchés du Soudan sont situés dans le Bornou et

(1) Voy. Schirmer, *Le Sahara*, Paris, 1893.

dans le Haoussa. *Kouka* et *Kano* paraissent être de notre temps les plus prospères, mais ils perdront peut-être de leur importance quand le commerce aura pris résolument la voie du sud. Les ports des fleuves, *Loko* sur la Bénoué, *Rabba* sur le Niger, prendront alors un grand développement. *Tombouctou* est bien déchu; on estime toutefois à 25,000 tonnes encore le mouvement commercial de *Kabara*, son port sur le Niger (1).

Il est impossible d'évaluer en chiffres le commerce du Soudan; il n'est guère plus aisé d'indiquer exactement la destination et la provenance des marchandises, promenées souvent pendant des mois de marchés en marchés. On doit se contenter d'énumérer rapidement les plus importantes d'entre elles.

Les *exportations* comprennent les esclaves en première ligne.

L'ivoire et l'or sont vendus en quantités de plus en plus faibles. Les caravanes transportent encore des plumes d'autruches, de la gomme, de la cire, des peaux d'animaux sauvages, des noix de kola. Les céréales, les peaux, le bétail, l'indigo et beaucoup d'autres produits pourront fournir dans l'avenir un aliment considérable au commerce.

Les *importations* consistent en draps et cotonnades, tapis de Damas, caftans de Stamboul, sel, sucre et farines; fusils et munitions, menus objets de tout genre, provenant en partie d'Italie et d'Angleterre : aiguilles, couteaux, rasoirs, miroirs, verroterie, papiers, etc. On ne peut négliger de citer aussi les « cauris », petits coquillages importés des îles de l'océan Indien, et qui servent dans une grande partie de l'Afrique de monnaie divisionnaire. Il en faut plus de mille pour faire un franc.

Le monopole de ce commerce est actuellement recherché par les deux puissances copartageantes du Soudan. Les Anglais, dont nous avons vu la superbe position, essaient, par tous les moyens, en contradiction même avec le traité de Berlin, d'empêcher les Français de naviguer sur le bas Niger; c'est un véritable blocus par lequel elle espère — et non sans apparence de raison — établir une influence prépondérante et une domination effective dans ces pays si riches.

La France est obligée de se rejeter sur les moyens accessoires de communication : rivières du golfe de Guinée, Sénégal surtout, qui, mises en communication avec le Niger, peuvent drainer les produits de la boucle formée par ce fleuve, produits peu nombreux, nous l'avons vu. Cependant un travail s'impose, c'est la prolongation du chemin de fer du

---

(1) Commerce de Kabara (1er août 1894-20 février 1895) :

Sorties.....	24.812 barres de sel	valant au moins	1.240.600 fr.
Entrées.....	11.085 sacs de mil 1.922 — riz	—	645.350

Au total, environ 2 millions de francs en moins de sept mois, sans tenir compte de la fraude, à évaluer pour un tiers.

Lieutenant Hourst, *C. R. Soc. géogr. de Paris*, 1895, p. 194.

Sénégal jusqu'au grand fleuve, ce sera un grand pas fait pour notre pays. Il faut espérer en outre que le Royaume-Uni se décidera à rappeler la Compagnie du Niger au respect des traités et que la navigation du grand fleuve, formellement reconnue libre par le traité de Berlin, le deviendra en réalité.

II. — SOUDAN MARITIME

§ Ier. — Coup d'œil sur la géographie physique et politique.

Géographie physique. — Le Soudan maritime est la longue bande qui, du cap Blanc au fond du golfe de Guinée, de la mer à la ligne de partage des eaux avec le Niger, comprend les bassins des fleuves côtiers.

Le relief, peu connu encore, est formé par le massif du Fouta-Djallon, les terrasses par lesquelles le plateau de la boucle du Niger descend vers le golfe de Guinée, enfin le versant sud du massif de l'Adamaoua. Ces montagnes se présentent rarement sous la forme de chaînes, et n'atteignent qu'une hauteur médiocre (3,000 mètres au maximum).

Le littoral, comme en général celui de l'Afrique, est bas et peu articulé. Des estuaires fluviaux jusqu'au cap des Palmes, puis une longue série de lagunes séparées du large par des flèches de sables, en font les seules découpures. D'un bout à l'autre de ce littoral, se déroule la *barre*, série de lames énormes qui déferlent constamment, et rendent l'attérissage difficile, sinon impossible.

Le climat est celui du Soudan proprement dit, c'est-à-dire qu'il est soumis au régime des moussons. Mais le voisinage de la mer et de l'équateur rend la saison humide plus longue et les pluies plus abondantes. Cette humidité, peu considérable encore au Sénégal, devient de plus en plus grande à mesure que l'on s'avance vers le fond du golfe de Guinée, qui est presque soumis au climat équatorial.

Les fleuves sont encore incomplètement explorés. Par leur longueur et surtout par la direction de leur cours perpendiculaire au littoral, certains d'entre eux, Sénégal, Comoé, Volta, Ouémé, etc., seraient d'admirables voies de pénétration, mais, alternativement débordants ou presque à sec, coupés par des rapides et des chutes, ils ne peuvent rendre les services qu'on était en droit d'en attendre. Seuls, le cours inférieur du Niger et son affluent la Bénoué sont accessibles en toute saison à la navigation.

Géographie politique. — Le Soudan maritime est une des régions les plus peuplées de l'Afrique; les diverses races noires qui l'occupent sont parmi les plus avancées en civilisation et les plus travailleuses. Les puissances européennes ont fondé sur cette côte un grand nombre d'établissements, amorces de colonies futures, mais la délimitation des frontières est loin d'être achevée, et de nombreuses compétitions ont lieu

pour le moment. Une république indépendante, habitée par des nègres affranchis des États-Unis, est la seule région non colonisée (1).

§ II. — Géographie économique.

Les nombreuses colonies européennes qui se succèdent sur la côte occidentale d'Afrique, depuis l'embouchure du Sénégal jusqu'à celle du Niger, offrent certains caractères communs. Le sol n'est pas en général d'une exubérante fécondité, mais il présente de bonnes qualités moyennes. La variété du relief permet d'autre part à des plantes très diverses d'y prospérer également, soit dans les plaines humides et basses qui accompagnent la côte sur une largeur variable, soit sur les terrasses des plateaux, dans le pays des Achantis, dans le Dahomey, soit enfin sur les flancs des montagnes ou dans le fond des vallées. On a souvent comparé, au point de vue de l'orographie pure, le Fouta-Djallon au plateau éthiopien. L'analogie se poursuit dans le domaine économique, grâce à l'étagement des climats et des zones de culture dans l'un et l'autre pays, et grâce aussi aux facilités que l'ensemble de ces conditions naturelles offre de part et d'autre à l'établissement des blancs. La côte est malsaine, le climat y est meurtrier; mais, en s'élevant à une certaine altitude, les Européens échappent aisément aux inconvénients de la chaleur et aux dangers des marécages. La région du Fouta-Djallon doit devenir un grand centre de colonisation, ou tout au moins d'exploitation agricole. Plusieurs cultures précieuses, le coton, le café, l'indigo, le thé peut-être, peuvent y devenir d'abondantes sources de richesses. Tous ces pays de l'ouest ont d'ailleurs sur ceux de l'est un grand avantage, c'est qu'ils sont bien plus

---

(1) Notice statistique :

Colonies et protectorats de la France :

	Superficie.	Population.
Sénégal	150.000 kilom. car.	1.100.000 hab. (?)
Avec les dépendances	500.000 —	?
Guinée française	Non délimitée.	?
Côte d'Ivoire	Id.	?
Dahomey	Id.	600.000 hab. (?)

Colonies et protectorats de la Grande-Bretagne :

	Superficie.	Population.
Gambie	7.000 kilom. car.	50.000 hab. (?)
Sierra-Leone	72 000 —	75.000 —
Côte d'Or	101.000 —	1.473.000 —
Lagos	3.400 —	85.000 —
Cie du Niger et protectorat des côtes du Niger	Non délimitée.	?

Colonie portugaise :

	Superficie.	Population.
Guinée portugaise	37.000 kilom. car.	?
Républiq. ind. de Libéria.	85.000 —	800.000 à 2.000.000 hab.

facilement pénétrables. De nombreuses rivières descendent à la côte, et si leur cours n'est pas toujours aisément navigable, leurs vallées pourront ouvrir du moins des voies d'accès faciles vers l'intérieur. Par contre, les colonies du Sénégal et de la Guinée ne sont plus sur le chemin des navires; c'est à l'est du continent africain que passe aujourd'hui le grand courant commercial qui unit l'Europe à l'Extrême-Orient; les voiliers même qui doublent encore le Cap passent bien au large des côtes africaines, pour éviter le contre-courant du golfe de Guinée. Il est vrai qu'en revanche les paquebots qui font le service du Brésil n'ont pas à se détourner sensiblement de leur route pour toucher à Dakar.

Il faut enfin remarquer que ces pays n'ont pas seulement de valeur par les ressources intrinsèques qu'offre leur sol; ils peuvent encore servir de débouchés à une partie du Soudan. Mais on doit bien se garder de fonder sur ces avantages de position des espérances trop grandes. Nous savons déjà que toute la région du haut Niger n'est pas très riche, ni susceptible d'un très grand développement. En second lieu, les communications avec la côte sont encore difficiles, et ne pourront être améliorées qu'à grands frais. On tente cependant, depuis quelques années, de créer des voies de pénétration vers la région du Niger, difficile à occuper, mais dont les produits pourraient être drainés à la côte. C'est le but que se proposent surtout les nations européennes qui ont créé des établissements sur le bord de la mer.

Les produits de la région maritime sont cependant assez considérables pour constituer une importante ressource d'avenir.

Agriculture. — Les pentes du Fouta-Djallon et des terrasses de la côte de Guinée sont recouvertes de *forêts* magnifiques offrant déjà les caractères de la forêt équatoriale. Les essences variées, propres aux constructions, à l'ébénisterie, à la teinture, et les produits divers, fruits, gommes, résines, peuvent alimenter un actif commerce, aussi bien dans le Sénégal que dans les colonies de Sierra-Léone et de Libéria. Le *bois de teck* est exploité dans les environs de Freetown; les *acacias à gomme*, les arbres à *caoutchouc* abondent; les *noix de kola*, le *beurre végétal de karité* servent aux mêmes usages qu'au Soudan. Le *cocotier* est l'arbre universel; le palmier fournit l'*huile de palme*, dont l'exportation donne lieu à un trafic actif. Mais toutes ces richesses sont encore peu ou mal exploitées; l'avidité des négociants risque déjà de tarir une des meilleures sources de revenus du pays, en détruisant les lianes à caoutchouc.

Diverses *céréales* sont cultivées en Guinée : dans les terres basses, le *riz* et le *maïs* prospèrent et forment la principale nourriture des habitants; mais le blé n'y donne que des pailles; il est en revanche très répandu dans les parties hautes avec l'orge et le dourah. Les bananes, les ignames, la racine du manioc servent aussi à l'alimentation des nègres.

Si les tentatives faites pour cultiver la *vigne* n'ont pas réussi, le *caféier* vient à l'état sauvage, et atteint des proportions inaccoutumées.

On sait l'importance qu'ont prise dans ces derniers temps les plants de

Libéria pour la restauration des grandes plantations du Brésil, ou de Ceylan, attaquées par une sorte d'oïdium. Des caféeries importantes ont été créées en outre sur la côte du Dahomey par des Français et semblent devoir réussir. Le caféier africain résiste entièrement aux ravages de la maladie. Cette culture n'a pas été d'ailleurs jusqu'à ce jour sérieusement exploitée sur la côte d'Afrique; la production est faible, mais elle pourrait atteindre une haute valeur. La *canne à sucre* et le *tabac*, dont les champs sont peu nombreux, seraient aussi avantageusement cultivés. Le *sésame* fournit quelques milliers de tonnes de graines, mais ce sont, parmi les plantes oléagineuses, les *arachides* ou pistaches de terre, qui ont trouvé le débouché le plus considérable. On en exporte de grandes quantités vers l'Europe et en particulier vers Marseille, où elles font concurrence à l'huile d'olive elle-même (1). Le *poivre* qui a donné son nom à la côte de « Malaguette », le *gingembre*, le *cacaoyer* sont à peine cultivés. Le *coton* et l'*indigo*, dont la production ne dépasse guère les besoins de la consommation locale, sont les plantes industrielles dont l'exploitation pourrait donner le plus de bénéfices.

Les *animaux domestiques* sont peu nombreux : ils sont d'ailleurs les mêmes qu'au Soudan, bœufs, chèvres, moutons, etc. Les ruches abondent et le Sénégal exporte de grandes quantités de *cire*.

La *chasse* aux animaux sauvages fournit des *peaux* et *fourrures*, des *plumes d'autruche*, de l'*ivoire*, mais en quantités de plus en plus faibles.

La *pêche* est très fructueuse sur les côtes.

La Sénégambie et la Guinée pourraient donc tirer de leur sol des ressources abondantes. La culture est d'ailleurs en progrès. Des plantations méthodiques ont été organisées sur divers points et donnent déjà des résultats encourageants.

Industrie. — Le Fouta-Djallon est riche en minerais de toutes sortes, argent, cuivre, étain, fer; mais le seul métal véritablement exploité est l'*or;* encore les mines ne donnent-elles qu'une faible partie de ce qu'elles pourraient fournir. Les gisements les plus productifs sont au Sénégal, dans le Bouré et surtout dans les terrains d'alluvion du Bambouk, entre le Bafing et la Falémé. Mais ces mines sont difficilement accessibles et les frais d'exploitation sont très élevés; elles ne sont visitées que par les noirs, et le métal qu'ils en retirent ne vient même pas au Sénégal; ils préfèrent l'échanger sur place contre le sel et les cotonnades qu'apportent les caravanes. Les filons précieux, auxquels la Côte d'Or doit son nom, se trouvent dans les roches de gneiss du Ouasa, à une centaine de kilomètres au nord du port d'Axim; ils sont toujours exploités.

L'industrie indigène est à peu près nulle. Il faut citer pourtant le tissage des cotonnades et la fabrication des nattes de jonc. La présence de l'or a développé l'art de la bijouterie.

Commerce. — On a déjà vu les ressources du pays en *voies de commu-*

---

(1) Exportation des arachides du Sénégal : 40.000 tonnes (vers Bordeaux).

nication. Les fleuves sont en général peu navigables; le Sénégal est encombré de rapides et de bancs de sable; des barres dangereuses ferment l'entrée d'un grand nombre d'estuaires, particulièrement sur la côte de Guinée. Le littoral est rigide, comme dans le reste de l'Afrique, et peu riche en indentations; les ports se sont réfugiés dans les lagunes basses, qu'une étroite langue de terre sépare de la pleine mer. La région la plus favorisée est celle des rivières du Sud et de Sierra-Léone : les montagnes touchent de plus près la côte et les découpures sont meilleures.

Les ports les plus commodes sont *Dakar*, à l'extrémité du cap Vert, relié à Saint-Louis par une voie ferrée, *Bathurst* à l'embouchure de la Gambie, et *Freetown*. *Cape Coast Castle* est le débouché de la colonie anglaise de la Côte d'Or; le Dahomey a pour port la ville de *Cotonou*, où l'atterrissage a été facilité par la construction d'un appontement. Ce port français commence même à recevoir les marchandises destinées à la colonie anglaise de Lagos. Ces ports sont desservis par plusieurs services réguliers de paquebots de diverses nationalités; citons en particulier les Messageries maritimes françaises qui touchent à Dakar, et les Chargeurs-Réunis qui desservent toute la côte occidentale d'Afrique.

Le *mouvement du commerce* dans cette région atteint un chiffre assez élevé. On peut l'évaluer à 160 ou 170 millions de francs; la valeur des exportations dépasse naturellement celle des importations. Les marchandises que l'Europe achète sont surtout les substances oléagineuses — arachides, noix et huile de palmes; — puis viennent le caoutchouc, la noix de kola, la poudre d'or, le café, les bois, les peaux, la cire, l'ivoire, les plumes d'autruches, etc. Ces produits sont échangés contre des cotonnades, de la verroterie, du sel, du tabac, du corail, de l'ambre. L'importation des fusils et de la poudre, ainsi que celle des boissons alcooliques a été interdite... sur le papier.

Ce commerce se partage entre trois puissances principales : Angleterre, France, et Allemagne. La première distance sensiblement les deux autres; la dernière fait beaucoup d'efforts, souvent couronnés de succès, pour supplanter ses concurrentes, mais la France maintient encore sa position, non sans peine il est vrai (1).

---

(1) Commerce du Soudan maritime :

I. — Colonies françaises.

Sénégal et dépendances (1893) :

Importations	18.138.000 fr.	dont de France	9 046.000 fr.
Exportations	12.820.000 fr.	dont pour France	10.819.000 fr.
Total.....	30.958.000 fr.	dont de ou pour France	19.865.000 fr.

Côte d'Ivoire (1893) :

Importations	1.978.000 fr.	dont de France	181.000 fr.
Exportations	3.737.000 fr.	dont pour France	1.412.000 fr.
Total.....	5.715.000 fr.	dont de ou pour France	1.593.000 fr.

Cette région est un des pays du monde les plus émiettés entre les diverses puissances européennes. Possessions françaises, anglaises, allemandes, portugaises, s'entremêlent et se succèdent d'une façon bizarre.

La France y exerce, depuis quelques années, une influence qu'elle essaye de rendre prépondérante. Sénégal, Rivières du Sud, Côte d'Ivoire, Dahomey sont d'admirables positions que la pacification de l'intérieur de la boucle du Niger réunira les unes aux autres, et par où pourront être drainés ses produits. Ce ne sont sans doute pas des colonies de très grand avenir, mais elles peuvent nous fournir d'importantes ressources.

Les Anglais, après avoir été, pendant quelque temps, les maîtres de la place, ont vu d'autres puissances prendre une influence de plus en plus grande dans le pays. Pour le moment encore, la compagnie du Niger ferme les bouches de ce fleuve au commerce international, malgré les stipulations du traité de Berlin; il faut espérer qu'elle renoncera un jour ou l'autre à ces errements, et que le grand fleuve deviendra ce qu'il doit être, une artère du commerce de toutes les nations, une voie de drainage des produits de son bassin.

Les possessions du Portugal n'ont d'importance que comme dépendance des archipels que ce royaume possède au large.

Les Allemands enfin, derniers arrivés dans la région, s'y sont créé des établissements assez considérables, mais que l'hostilité des indigènes empêche pour le moment encore d'être très productifs.

Dahomey (1893) :

Importations.....	10.437.000 fr.	dont de France	4.486.000 fr.
Exportations.....	8.832.000 fr.	dont pour France	2.353.000 fr.
Total.....	19.269.000 fr.	dont de ou pour France	6.839.000 fr.

Totaux des colonies françaises (1893) :

Importations.....	30.553.000 fr.	dont de France	13.713.000 fr.
Exportations.....	25.389.000 fr.	dont pour France	14.584.000 fr.
Total.....	55.942.000 fr.	dont de ou pour France	28.297.000 fr.

II. — Colonies anglaises.

	Importations. Francs.	Exportations. Francs.	Total. Francs.
Protectorat des côtes du Niger (1894).	18.495.000	20.625.000	39.120.000
Cie du Niger (1893).....	?	10.150.000	?
Lagos (1894).....	18.612.000	20.540.000	39.152.000
Côte d'Or (1894).....	17.210.000	21.257.000	38.467.000
Sierra Leone (1894).....	12.950.000	10.662.000	23.612.000
Gambie (1894).....	3.257.000	3.727.000	7.084.000
Totaux des colonies anglaises (1894).	70.524.000	86.811.000	157.835.000

III. — Colonies allemandes.

	Importations. Francs.	Exportations. Francs.	Total. Francs.
Togo (1894).....	2.800.000	3.618.000	6.418.000
Cameroun (1893).....	5.202.000	5.792.000	10.993.000

IV. — Libéria.

Commerce total..... Environ 1.250.000 fr.

CHAPITRE V

AFRIQUE ÉQUATORIALE

Au sud du Soudan, au nord du Zambèze, entre l'océan Atlantique à l'ouest et l'océan Indien à l'est, c'est-à-dire du 10° nord au 18° sud, et du 5° au 40° de longitude orientale, s'étend l'Afrique équatoriale. Malgré quelques caractères semblables, des différences dans le relief, dans le climat, et, partant, dans les productions, ont fait distinguer deux régions différentes dans cette partie de l'Afrique. A l'ouest, se trouve le bassin du Congo et des fleuves secondaires; à l'est, le plateau des grands lacs.

I. — RÉGION DU CONGO

§ Ier. — Coup d'œil sur la géographie physique et politique.

Géographie physique. — La région du Congo, séparée à l'est de celle des grands lacs par la dépression du Tanganyika, forme un grand plateau, déprimé en son centre comme une cuvette, descendant vers l'Atlantique par des séries de terrasses, mais qu'aucune dénivellation importante ne limite au nord et au sud. C'est dans cette partie de l'Afrique que la forme de l'orographie du continent est le plus caractéristique. En effet, tandis qu'aucun obstacle n'entrave les communications dans l'intérieur, que les bassins fluviaux s'entremêlent même, la séparation est très nette du côté de la mer.

Le *littoral* de l'océan Atlantique est toujours très mal articulé et peu propre à la navigation; quelques estuaires cependant, comme ceux du Gabon et du Congo, constituent d'excellents ports.

Le *climat* est essentiellement équatorial; ses caractères sont d'abord une forte chaleur constante, puis et surtout une humidité considérable. On se trouve là en pleine zone des pluies équatoriales, tombant toute l'année en grande quantité. La moyenne dépasse 2 mètres sur la côte de l'Atlantique, 1m,50 sur le plateau, mais va en diminuant à mesure qu'on s'avance vers le nord et le sud.

L'*hydrographie* est très riche. Comme la région qui lui fait face de l'autre côté de l'Atlantique, le bassin du Congo, recevant des pluies considérables et constantes, alimente un fleuve qui compte parmi les plus importants du monde. Le Congo, long de 4,200 kilomètres, draine, avec ses affluents, un domaine de 3,200,000 kilomètres carrés. C'est un

superbe fleuve, large de plusieurs kilomètres, assez profond pour tous les navires, ses affluents sont eux-mêmes navigables sur une grande partie de leur cours. Malheureusement, et c'est l'infériorité de l'Afrique sur l'Amérique, le Congo est coupé par deux séries de cataractes dont l'une, à peu de distance de la mer, empêche absolument les communications avec l'intérieur du pays. De même l'Ogooué est difficilement navigable. Au nord et au sud, les eaux se dirigent d'une part vers le Tchad, de l'autre vers le Zambèze.

Géographie politique. — L'Afrique équatoriale est peuplée de nègres appartenant à la race bantoue, nombreux sur les bords du fleuve et de ses principaux affluents, plus clairsemés dans le reste du pays. Les ravages de la traite y ont été épouvantables et ont amené l'intervention des Européens. Une Association internationale s'est créée pour réprimer les exactions des traitants arabes, et a constitué, en 1885, un État indépendant et neutre, sous la souveraineté du roi des Belges, à titre purement personnel. Sur la côte occidentale se sont établis, au nord du fleuve, les Français, qui, par l'Oubanghi, atteignent le bassin du Tchad, au sud, les Portugais, dont la colonie d'Angola comprend les terrasses du plateau (1).

§ II. — Géographie économique.

Sans essayer de donner une évaluation précise des ressources que l'on pourrait tirer du Congo, ce qui, en l'état des connaissances que nous possédons sur ce pays, est impossible, on peut tenter du moins d'énumérer les conditions générales de sa vie économique.

Le *sol*, en première ligne, à ne considérer que ses qualités intrinsèques, n'est pas d'une richesse productive très grande. Il est constitué sur de grands espaces par une terre rougeâtre, qu'on appelle la latérite et qui est produite elle-même par la décomposition de roches diverses; mais cette terre contient souvent du fer en des proportions assez grandes pour nuire à sa fécondité. La couche de terre végétale est rarement épaisse, et, même sur la côte, est mélangée de sable. Les régions les plus favorisées seraient encore les vastes étendues que recouvrent les forêts; l'accumulation, durant de longs siècles, des débris végétaux

---

(1) Notices statistiques :

État indépendant du Congo :

Superficie	2.252.780 kil. car.
Population	14 à 30 millions d'hab.
Européens (1894)	1.096 habitants.

Congo français et haut Oubanghi : Non délimité au nord.

Congo portugais et Angola :

Superficie	1.315.400 kil. car.
Population	9.400.000 hab. (?)

y a recouvert le sol d'une couche épaisse de terreau très fertile ; mais la forêt vierge est précisément la partie du pays dont la mise en culture présente le plus d'obstacles. C'est l'exploitation qui réclame de la part du colon la persévérance la plus énergique et la plus longue : des travaux de plusieurs années sont nécessaires pour mener l'œuvre à bonne fin.

Le *relief* du sol aggrave encore ces inconvénients. Il n'est pas assez considérable pour combattre l'influence pernicieuse du climat et permettre aux blancs de séjourner et surtout de travailler dans ce pays tropical; mais il est, par contre, assez puissant pour entraver singulièrement les communications et rendre en particulier très difficiles les relations de la côte avec l'intérieur. Les grands *fleuves* qui sillonnent le plateau n'offriront donc au trafic qu'une facilité relative. Les marchandises pourront être transportées par eau sur des milliers de kilomètres à l'intérieur, ce qui est sans nul doute un précieux avantage; mais il faudra toujours les transborder à la lisière du plateau et les diriger sur les ports d'embarquement par des voies de terre dont l'établissement sera pénible et coûteux.

Le *climat*, qui fait à première vue la richesse de ce pays, contribue lui-même à détruire en partie les bienfaits dont il l'enrichit. Au nord l'abondance des pluies tropicales, la régularité des précipitations et la constance de la chaleur favorisent le développement d'une végétation riche et abondante, dont la forêt vierge est l'expression. Mais c'est aussi la région la plus malsaine et par conséquent la plus inaccessible à l'Européen. Nous savons déjà que c'est celle dont il est le plus malaisé de tirer parti. Au sud les conditions générales du climat se rapprochent beaucoup plus de celles de nos régions; l'air est plus frais, plus sec, partant plus salubre : les familles des blancs prospèrent et se perpétuent dans tout le pays au sud du Coanza; mais c'est en revanche la région des savanes, où la terre végétale est le moins riche. Les sécheresses, en outre, y sont fréquentes et provoquent de redoutables famines.

En résumé, l'ensemble de ces conditions naturelles n'est pas favorable au développement économique des pays du Congo. C'est d'ailleurs la cueillette et la chasse qui en font aujourd'hui les principales ressources. Mais ces richesses elles-mêmes s'épuiseront d'autant plus vite que les Européens les convoiteront avec plus d'âpreté.

Agriculture. — C'est, nous le savons déjà, la végétation spontanée des *forêts* qui est actuellement la seule ressource du pays. Certaines essences fournissent d'abord d'excellents *bois de construction* ou des *écorces* estimées pour la teinture. Les fibres du baobab sont employées avec succès à la fabrication des cordages, des étoffes, du papier. Les *bananes* sont pour le nègre une nourriture essentielle, dont la récolte facile est toujours assurée. Le *caoutchouc* est un des principaux objets de commerce sur toute la côte occidentale d'Afrique. Les *gommes* et *résines* sont extraites de diverses sortes d'acacias ; et la *noix de Kola*, d'un usage si général dans toute l'Afrique, pourrait s'exporter en grand. Mais ce sont encore

les substances oléagineuses qui alimentent pour la plus forte part le commerce de ce pays. Malheureusement cette denrée est, par sa nature, très encombrante et d'un transport pénible. La zone d'approvisionnement des navires européens ne peut dépasser la région côtière, tant qu'une voie ferrée ou tout au moins une route ne rattachera pas au littoral la section navigable des grands cours d'eau de l'intérieur, qui traversent la région forestière. Celle-ci occupe, en effet, une étendue immense, plusieurs fois grande comme la France, le long du grand fleuve et de ses affluents, jusqu'aux grands lacs à l'est, et au bassin du Chari et du Nil au nord et au nord-est.

Le *dourah*, la racine de *manioc*, au nord, le *maïs* et le *sorgho* au sud, sont les plantes cultivées qui fournissent le plus fort contingent à l'alimentation publique. L' « arum esculentum » donne une sorte de feuille appelée *colocassia*; c'est le « taro » de la Polynésie. Les *ignames*, les *patates* sont les légumes dont la culture est le plus répandue; mais en général les plantes comestibles indigènes sont peu nombreuses au Congo, et la plupart de celles qu'on y récolte aujourd'hui, pommes de terre, etc., sont d'importation européenne. Le *riz* peut prospérer dans toute la région basse, où l'irrigation est facile, et les *fruits* d'Europe trouvent, sous le climat relativement sec de l'Angola méridional, un champ de culture très favorable. On y récolte de grosses provisions d'*oranges*, de *grenades*, de *raisins;* la *vigne* pousse d'ailleurs à l'état sauvage sur divers points de l'Afrique centrale et les indigènes savent en certains cantons en retirer une liqueur grossière. Le *café* peut devenir une grande ressource. On l'a planté dans des conditions excellentes sur les flancs des collines qui séparent la plaine basse des hauts plateaux. Cette culture est déjà d'ailleurs dans l'Angola l'objet d'une exploitation active; la colonie en exporte annuellement plusieurs millions de tonnes. Des négociants allemands ont fondé de même, dans notre colonie du Gabon et sur les flancs du Cameroun, d'importantes plantations. Le *cacao*, le *thé*, la *canne à sucre* réussissent dans les jardins d'essais des missionnaires et donnent de bons produits. Rien n'empêche donc, sinon le manque de bras, qu'ils ne soient plantés en grand.

Les *arachides* se plaisent dans les terrains sablonneux; elles trouveront par suite au Gabon et dans l'Ouest africain français un pays d'élection. Le *tabac* est cultivé un peu partout par les indigènes; mais la production ne suffit même pas aux besoins de la consommation locale : c'est un des objets d'échanges les plus estimés dans tout le pays. Le *sésame* est également très répandu, et l'*indigo* est une des plantes dont la culture donne le plus de promesses. Le *chanvre* est un narcotique en honneur dans la vallée de la Kassaï, mais on n'y connaît pas son usage comme matière textile. Le climat du Congo est trop humide pour le *coton*, qui n'a pas le temps de mûrir avant l'arrivée de la saison des pluies; mais les conditions deviennent de plus en plus favorables à mesure qu'on s'avance vers le sud; et dans la région de Mossamedès il réussit à merveille.

Citons encore parmi les plantes susceptibles d'une exploitation rému-

nératrice, le camphre, le quinquina, la vanille, la muscade, le jute.

Dans toute la région septentrionale, où règne la forêt, le bétail est peu nombreux et l'*élevage* est impossible par suite de l'existence de la mouche tsétsé, mais la *volaille* est partout très répandue. A l'est dans les prairies des environs du Tanganyika, au sud dans les savanes immenses qui annoncent déjà l'Afrique méridionale, les animaux domestiques sont plus nombreux : de grands troupeaux de *zébus*, de *moutons*, parcourent l'Ouroundi, et les Boërs ont poussé leur bétail jusqu'aux confins des possessions portugaises. On récolte dans l'Angola beaucoup de *miel* et de *cire*, que les indigènes vont découvrir dans les vieux troncs d'arbres.

La *chasse* est au premier rang des occupations des nègres. Ils poursuivent les *antilopes*, les *gazelles*, les grands *fauves* pour leurs peaux et leurs fourrures, et vendent aux Portugais d'Angola un nombre considérable d'*oiseaux chanteurs*, destinés à l'Europe. Mais c'est surtout l'*éléphant* que poursuivent les chasseurs. Si cet animal devient rare sur la côte, on en rencontre encore de nombreux troupeaux dans les forêts de l'intérieur et l'on s'occupe de réglementer cette chasse, pour laisser le temps aux troupeaux de se reformer, et empêcher la destruction complète de l'espèce.

La *pêche* fournit aux riverains du Congo et de ses affluents un supplément notable d'alimentation ; quelques tribus sont même presque exclusivement ichthyophages. Les pêcheurs de l'Angola capturent une sorte de poisson dont on retire en grande abondance l'huile de foie « de morue ».

Industrie. — Les *ressources minérales* du Congo ne sont pas sans valeur. Le *sel*, assez rare, est l'objet dans tout le pays d'un trafic actif avec le Soudan. On en recueille une certaine quantité dans la région du Tanganyika, et Kahouelé, sur la rive orientale du lac, est un des marchés de l'Afrique où l'échange de cette denrée prend les proportions les plus considérables.

L'Angola renferme quelques mines d'*argent*, qui furent jadis exploitées; on y recueille également un peu de poudre d'*or*. Mais c'est le *cuivre*, dont les gisements sont le plus abondants dans l'Afrique centrale. Il affleure souvent à la surface ; c'est au reste le métal le plus généralement employé par les indigènes pour la fabrication de leurs ustensiles usuels et objets de luxe. Le *fer* abonde dans certaines régions, et est souvent adroitement travaillé, malgré le caractère primitif des instruments employés par les forgerons.

Le *travail industriel* est relativement développé chez quelques peuplades, les Mombouttous au nord, les Bihenos au sud. La construction des pirogues est un des arts les plus en honneur. Les potiers, les sculpteurs, les forgerons sont nombreux ; on trouve même dans l'Angola quelques industries européennes : on y fabrique des nattes et des tissus, des cigares et des eaux-de-vie.

Voies de communication et commerce. — L'Afrique centrale n'est donc pas dépourvue de ressources. A côté de celles dont on tire actuellement profit, un grand nombre d'autres pourraient être utilement exploitées ; mais les *moyens de communication* sont de médiocre valeur. Tous les cours

d'eau d'abord sont des fleuves à cataractes et ne peuvent être en conséquence remontés à partir de la mer par les vapeurs que sur une distance relativement peu considérable, 400 kilomètres sur l'Ogooué, 150 à peine sur le Congo. Mais en amont des deux escaliers de chutes, qui de Léopoldville à Matadi brisent le cours du grand fleuve, le Congo est navigable à l'intérieur du plateau sur 2,500 kilomètres, et la plupart de ses affluents sont eux-mêmes accessibles à la batellerie sur plusieurs centaines de kilomètres ; c'est toutefois un bassin fermé, au sortir duquel il est nécessaire de tous côtés de recourir aux portages.

Or le pays n'offre malheureusement aucune ressource en animaux de transport. Le chameau ne peut pas vivre sous le régime des pluies équatoriales ; il faut moins encore espérer l'acclimater au Congo qu'au Soudan. Les chevaux, les bœufs, les ânes ne prospèrent pas davantage, ou périssent rapidement sous les piqûres de la terrible mouche tsétsé ; ce n'est qu'au sud du Coanza et aux approches des pays du Zambèze que les bœufs porteurs peuvent être utilement employés. On se propose, il est vrai, de domestiquer l'éléphant, comme en Asie ; et on ajoute que cet animal peut porter d'immenses charges. Mais les tentatives faites jusqu'à ce jour n'ont pas donné de résultats.

C'est donc en définitive aux hommes qu'il faut recourir et c'est, à vrai dire, le seul service qu'aient rendu jusqu'à ce jour aux Européens les indigènes. On sait avec quelle habileté Savorgnan de Brazza a su organiser dans l'Ouest africain français le service des portages. Il fonctionne aujourd'hui d'une façon régulière, et plus de sept mille hommes, appartenant à diverses tribus, nous prêtent chaque année leur libre concours. Il faut ajouter que cette organisation merveilleuse, si rapidement menée à bonne fin, est en outre très favorable aux progrès de la civilisation et de notre influence dans le pays. Au contact incessant des blancs, qui en est la conséquence, les nègres perdent vis-à-vis de nous les sentiments de défiance et d'hostilité qui les avaient d'abord animés ; et cette transformation morale ne peut manquer à son tour de se répercuter grandement sur la valeur économique de notre colonie.

L'État Indépendant a, de même, installé un service de porteurs le long du Congo.

Mais ces moyens de transports, qui sont tout primitifs, n'ont, bien entendu, qu'une valeur provisoire. On a cherché une route plus pratique entre le Stanley Pool, point extrême de la navigation du Congo, et les ports de la côte.

La voie de l'Ogooué n'a pas répondu aux espérances qu'elle avait un instant fait concevoir, mais le Kouilou, dont le cours entier appartient à la France, semble remplir les conditions désirées. Il n'est sans doute navigable que sur une très faible distance, mais sa vallée, qui s'ouvre à une centaine de kilomètres tout au plus de Brazzaville, est en pente douce et permet en conséquence l'établissement d'une bonne route, qui sera, suivant toute apparence, un des débouchés les meilleurs de l'Afrique centrale.

L'État Indépendant est en train de construire un chemin de fer sur la rive gauche du Congo, de Matadi à Ndolo sur le Stanley Pool, pour tourner les chutes de Livingstone (1).

La réalisation de ce projet ne peut qu'avoir les plus heureuses conséquences pour l'avenir commercial de l'État Indépendant et même des pays voisins (2).

Les Portugais, dans leur colonie d'Angola, ont donné l'exemple de la construction des voies ferrées, ils en exploitaient en 1892, 260 kilomètres et en construisaient 320 pour l'exploitation de leurs cultures de café.

Tels sont les principaux moyens de transport, qui permettent aux denrées de l'intérieur de gagner la côte atlantique; mais il s'en faut qu'elles suivent toutes cette direction. Sans parler des esclaves, dont les troupes sont exclusivement dirigées sur les ports de l'océan Indien, une grande partie de l'ivoire recueilli sur le Congo s'exporte par Zanzibar, d'où les traitants arabes l'expédient à Bombay. La route du Soudan égyptien et du Nil offre aussi de nombreux avantages, mais elle est, pour le moment, fermée par la révolte soudanienne.

Notons enfin que les habitants du plateau de Bihé, les riverains du Coubango et du Counène, transportent souvent leurs denrées jusqu'à Walfish-Bay, pour éviter les droits énormes prélevés par les douanes portugaises.

Les *ports* les plus actifs de la côte occidentale sont Libreville au Gabon, Loango au Congo français, Banana et Boma, sur le Congo, Cabinda, Saint-Paul de Loanda et Mossamédès dans les possessions portugaises (3). Ces ports sont desservis par un certain nombre de lignes régulières, parmi lesquelles il faut citer la ligne française des Chargeurs-Réunis.

Le *commerce* total des pays du bassin du Congo ne s'élève encore qu'à une soixantaine de millions de francs, presque également partagés entre les importations et les exportations. C'est l'Angola qui fait le commerce le plus considérable, ce qui ne veut pas dire qu'il enrichisse le Portugal, car presque tout ce commerce est fait par des Anglais. Les Allemands sont, après les Anglais, les négociants les plus actifs de la région ; France, Portugal et Belgique, malgré leur situation de métropoles, ne font qu'un commerce presque insignifiant. On peut cependant remarquer un progrès sensible de nos compatriotes depuis quelques années.

---

(1) Chemin de fer du Congo :

Longueur totale de la ligne.....	360 kilomètres.
— construite (1894).....	150 —

(2) « Sans le chemin de fer, tout l'État du Congo, quelle que soit l'immensité de ses ressources, ne vaut pas une pièce de deux shellings. » (Stanley.)

(3) Mouvement des ports de Banana et de Boma (1894) :

Entrées..... 559 navires jaugeant 204.702 tonn.

Mouvement des ports du Congo français (1891) :

Entrées..... 274.000 tonn.

Les *exportations* comprennent les amandes et l'huile de palme, le caoutchouc, l'ivoire, le café, la cire, les gommes, les arachides, les peaux de fauves, les huiles de poisson.

Il faut citer parmi les *importations*, dont la valeur est bien moindre, les eaux-de-vie allemandes, qui sont partout au premier rang et constituent parfois la moitié ou les deux tiers des marchandises vendues par les navires aux comptoirs de la côte. Puis viennent les cotonnades anglaises, la verroterie de Bohême, les perles et les broderies et les divers objets de luxe et d'ornement destinés aux chefs, le sel, les fusils et la poudre, le tabac et enfin tous les mille objets d'usage européen, qu'emportent les explorateurs pour se concilier la bienveillance des tribus qu'ils visitent : vieux uniformes, parapluies, etc. (1).

L'État Indépendant est dans une situation spéciale au point de vue du commerce. Celui-ci est déclaré libre, pour toutes les nations ; aucun droit de douane, sauf de légères exceptions, ne peut être établi à l'entrée des produits dans l'État Indépendant.

Si, pour conclure, on cherche à déterminer la valeur respective des positions occupées dans l'Afrique centrale et occidentale par les diverses puissances, et les chances d'avenir que chacune d'elles peut légitimement espérer pour ses possessions, on remarquera d'abord que l'*Angleterre* n'a planté son drapeau sur aucun point de cette région — phénomène assez rare pour qu'il soit digne d'être noté ; — mais elle profite de l'ordre que la compagnie internationale et les autres métropoles y ont fait régner pour faire une bonne part du commerce. Les *Portugais* ne tirent encore qu'un maigre parti de leurs possessions, mais si l'on se rappelle qu'ils n'arrivent même pas à exploiter leur propre pays, on ne s'en étonnera pas.

La *France* enfin occupe une position de premier ordre, puisqu'elle détient la meilleure route d'accès vers les plateaux. Mais il faut nous hâter si nous voulons en profiter ; l'avenir est à ceux qui arriveront les premiers et qui réussiront à détourner à leur profit le courant de marchan-

---

(1) Commerce :

	Importation. Francs.	Exportations. Francs.	Total. Francs.
Angola (1891).....	16.359.000	18.525.000	34.884.000
État Indépendant (1894).....	11.854.000	11.032.000	22.886.000
Dont : Ivoire.....		5.210.000	
Caoutchouc.....		2.727.000	
Noix et huile de palmes.....		2.528.000	
Café.....		290.000	
Arachides.....		143.000	
Avec : Belgique.....	6.240.000	6.398.000	12.638.000
Pays-Bas.....	1.083.000	2.614.000	3.697.000
Grande-Bretagne..	2.663.000	493.000	3.156.000
Allemagne.....	991.000	149.000	1.140.000
Congo français (1893).....	2.677.000	2.559.000	5.236.000

dises, plus ou moins considérable, dont l'Afrique peut être la source. Or d'autres peuples ont intérêt à nous devancer et à diriger vers d'autres ports que les nôtres les denrées africaines. Nous ne pouvons rester en arrière sous peine de déchoir définitivement.

II. — PLATEAU DES GRANDS LACS

§ I. — Coup d'œil sur la géographie physique et politique.

Géographie physique. — La région appelée *Plateau des grands lacs* occupe la partie orientale de l'Afrique équatoriale, depuis le bassin du Congo jusqu'à l'océan Indien. C'est un vaste soulèvement qui fait partie de la ligne de hautes terres de l'Afrique orientale et dont l'altitude moyenne est assez considérable pour amener un adoucissement sensible de la température. Des manifestations volcaniques y ont fait surgir des sommets considérables, comme le Kénia et le Kiliman'Djaro, le Rououenzori et le Mfoumbiro.

La côte, relativement découpée pour l'Afrique, offre quelques bons ports, et présente quelques îles dont les plus importantes sont Zanzibar et Pemba; mais la zone littorale est étroite et malsaine.

Le climat n'est pas encore très connu; il semble être assez variable. Les chaleurs sont très fortes sur la côte et dans certaines régions de l'intérieur; mais l'altitude du plateau contre-balance l'action du soleil équatorial et imprime un caractère plus tempéré au climat. Le thermomètre s'approche quelquefois de 0°; sur les hautes montagnes, la neige persiste toute l'année. L'influence des vents alizés de l'océan Indien se manifeste par des pluies assez considérables; presque constantes et torrentielles sur la côte, elles diminuent à mesure qu'on s'avance vers l'intérieur, sans laisser cependant aucune partie du pays au désert.

L'altitude du plateau et sa richesse en pluies expliquent le rôle hydrographique important qu'il joue en Afrique. Un grand nombre de bassins lacustres ont rempli toutes les dépressions; ces lacs, que l'on ne peut comparer qu'à ceux de l'Amérique du Nord, sont immenses et servent de réservoirs à tous les grands fleuves d'Afrique qui rayonnent autour : le Nil est le déversoir du Victoria Nyanza, de l'Albert et de l'Albert-Édouard, le Congo reçoit les eaux du Tanganyika par le Loukouga, le Zambèse, celles du Nyassa par le Chiré. Vers l'est, les fleuves sont plus courts, et ne sont d'aucune utilité pour la navigation.

Géographie politique. — Le plateau des grands lacs est une des régions les plus peuplées de l'Afrique, certains États nègres ont une population spécifique presque égale à celle de la France; malheureusement les guerres presque constantes et les ravages de la traite diminuent beaucoup cette population. De véritables États puissants s'y sont formés, comme celui de l'Ouganda dont le roi M'tésa était relativement civilisé; le sultanat arabe de Zanzibar s'était étendu sur presque tout le plateau. Mais les Européens sont venus et se sont adjugé le pays. L'Allemagne a

constitué une colonie, la « Deutsch Ost Afrika » entre les lacs et la mer ; l'Angleterre a pris, avec Zanzibar, les îles, et tout le pays au nord des grands lacs jusqu'au Nil et à la limite orientale de l'État indépendant du Congo. Enfin, plus au nord, la péninsule peu connue encore des Somalis est tombée sous le protectorat de l'Italie.

§ II. — Géographie économique.

On ne peut encore rien dire de certain sur la valeur économique de la région de l'Afrique orientale que nous étudions : les renseignements manquent ou sont contradictoires. Parmi les voyageurs, les uns semblent considérer le plateau des grands lacs comme une sorte d'Eden, les autres le déprécient d'une façon aussi exagérée ; des questions de rivalité politique expliquent ces divergences d'avis, sans les excuser.

Il est cependant certain que le plateau des grands lacs est, au point de vue économique, une des meilleures parties de l'Afrique. Ce n'est pas dire assurément qu'il échappe, comme on le répète trop volontiers, aux causes générales d'infériorité qui frappent le continent africain : climat dangereux, répulsion de l'indigène pour le travail, difficulté d'établir de bonnes voies de communication, présence de la mouche tsétsé, etc., mais, tout pesé, c'est un des endroits de l'Afrique où ces inconvénients se font le moins sentir. Ce peut être un pays de bonne exploitation moyenne.

Le pays somal, si peu connu d'ailleurs jusqu'à ce jour, correspond aux colonies de Mozambique et de Sofala ; et il est encore moins favorisé de la nature. La végétation n'est active et la culture n'est possible que sur les flancs des montagnes de l'ouest, bien exposées aux vents humides ; mais le vaste plateau du centre, couvert de pâturages et épargné par la mouche tsétsé, est très propice à l'élevage des troupeaux ; la chasse et la pêche sont les seules industries possibles dans la région basse.

Agriculture. — La *végétation forestière* est en général moins riche et moins répandue que dans la partie occidentale et dans le centre même du continent. Les forêts sont nombreuses le long de la côte et sur le revers des montagnes, mais elles deviennent rares à mesure qu'on s'avance dans l'intérieur des terres. L'Afrique orientale est plutôt un pays de steppes et d'herbages qu'une région de forêts vierges. On rencontre pourtant d'épaisses forêts de *cocotiers*, qui fournissent aux indigènes nourriture et boissons, bois de construction et fibres pour cordages ; les amandes sont aussi employées en grand à la fabrication des huiles. Les *bananes* sont toutefois la substance alimentaire la plus précieuse et constituent la principale nourriture des indigènes. Les *arbres à gommes* alimentent un commerce actif ; la *gomme copal* est, avec le *caoutchouc*, un des principaux objets d'exportation de la côte de Zanzibar. Mais ces produits s'épuisent plus rapidement encore que sur la côte opposée où les forêts sont bien autrement étendues.

Le *riz* vient bien dans les terres fortement arrosées des bords du lac

Victoria et dans la zone basse du littoral. Le *blé* et le *dourah* sont les grains que les habitants sèment de préférence. Le *maïs* et le *sorgho* sont cultivés partout.

Le *manioc* est une racine précieuse, qui donne plusieurs récoltes annuelles et dont les noirs consomment une forte quantité. Ils se nourrissent aussi d'autres légumes, *patates*, *ignames*, *pois*, *haricots*; les légumes européens réussissent partout où l'humidité est suffisamment abondante, sans être excessive.

De nombreux *fruits* complètent la liste des plantes alimentaires; les *ananas* de l'île de Zanzibar sont particulièrement estimés; les *orangers*, les *citronniers* abondent dans toute la zone du littoral.

L'île de Zanzibar s'enrichit encore par de vastes plantations d'*épices*; on y récolte le poivre, la cannelle, la noix de muscade, mais surtout le clou de girofle. La *canne à sucre* ne réussit que difficilement; et le manque de bras augmente encore les obstacles que rencontre cette culture du fait du climat : on en trouve pourtant quelques champs dans l'île de Zanzibar et sur la côte de Sofala. Le *caféier* donne quelques sacs de graines dans l'Ouganda et dans le pays des Gallas, mais cette plante n'a pas actuellement d'importance économique dans l'Afrique orientale, bien qu'elle soit une de celles dont l'exploitation promette de devenir le plus fructueuse. On fonde aussi de grandes espérances sur la culture du *tabac*, dont les feuilles seraient, dit-on, d'une qualité supérieure. Quelques plantations en ont déjà été tentées dans les environs de Bagamoyo. Le *thé* trouverait aussi dans l'Ouganda de bonnes conditions de prospérité. Le plateau de Somal, l'ancien « pays des aromates », produit l'*encens* et la *myrrhe*.

La culture du *coton* est, avec celle du tabac, une de celles dont les colons attendent le plus de profit. La division de l'année en saison sèche et saison humide ne paraît pas être toutefois très propice à la maturation normale de cette plante. Les pluies survenant trop tôt compromettent souvent la récolte, et elles sont trop abondantes pendant la saison sèche elle-même, pour qu'on puisse espérer de bons résultats. Ce n'est pas à dire assurément que, dans certaines conditions données, et en quelques cantons privilégiés, le cotonnier ne puisse fournir d'excellents produits; mais les essais ont été tentés jusqu'ici dans des jardins de missionnaires, c'est-à-dire dans des conditions toutes particulières, et rien ne prouve que la culture en grand donnerait les mêmes produits.

Les missionnaires français de Bagamoyo cultivent enfin avec succès la *vanille*, le *cacao*, etc., toutes denrées qui entrent naturellement dans la liste des futurs objets d'exportation de l'Afrique orientale.

L'*élevage* ne peut être une source de revenus sur le plateau des grands lacs, par suite surtout de la présence de la terrible tsétsé, qui a vite réduit à néant les troupeaux que l'on y avait importés; mais plus au nord, les Massaï, les Gallas, les Somalis sont des peuples pasteurs et en partie nomades. Outre le bétail ordinaire, on élève au Somal les chameaux et les autruches.

La *pêche* est une industrie active dans toute l'étendue de l'Afrique orien-

tale, aussi bien sur la mer que sur les fleuves et les lacs. Les barques de pêcheurs sont très nombreuses sur les grands lacs et sur les rivières qui en dépendent. Les Somalis pêchent le requin et en expédient les ailerons jusqu'en Chine.

Mais c'est comme pays de *chasse* que l'Afrique orientale est surtout célèbre. C'est naturellement dans les pays de savanes et de broussailles du nord et du sud, où la population est si clairsemée, que les grands animaux et les fauves sont le plus nombreux. Les explorateurs sont unanimes pour vanter la richesse du pays en toutes sortes de gibier. Il faut ajouter d'ailleurs que le nombre des animaux décroît rapidement, grâce à la poursuite dont ils sont l'objet de la part des blancs, et surtout des indigènes, armés de nos engins. C'est pourtant la côte de l'est qui exporte la plus forte partie de l'ivoire fourni par le continent noir, mais c'est du Congo qu'elle en reçoit plus de la moitié; Pangani a la réputation d'attirer à son marché l'ivoire le plus fin. Les troupeaux d'autruches sont encore nombreux; mais le commerce des plumes souffre de la concurrence du Cap.

Industrie. — Bien que la connaissance du pays ne soit pas assez avancée pour qu'on puisse juger sa richesse minérale, il semble bien qu'il n'est pas dépourvu d'éléments de prospérité à cet égard : on a signalé la présence de la *houille* dans le bassin du Roufidji, de l'*or* et du *cuivre* en abondance dans les environs du Tanganyika et du Nyassa. Le *fer* est très commun partout.

L'abondance du fer a permis à une industrie métallurgique très primitive de prendre une certaine extension parmi les indigènes, qui s'y montrent très habiles. C'est surtout au nord dans la région du Kiliman'Djaro et dans l'Ouganda qu'on rencontre le plus grand nombre de forgerons.

Zanzibar possède quelques usines installées sur le modèle européen; raffineries de sucre, fabrique d'huiles, etc. Magdochou, l'ancienne Magadoxo, a été longtemps célèbre pour ses tissus et ses nattes.

Mais tout cela ne constitue pas encore une véritable industrie et presque tout est à faire à ce point de vue.

Voies de communication et commerce. — Les cantons fertiles de l'Afrique orientale ne sont pas situés immédiatement sur la côte, dont le climat malsain s'oppose d'ailleurs à l'établissement des blancs. C'est sur le plateau que les essais de colonisation ont le plus de chance de réussir; mais alors le but ne peut être atteint que si de bonnes voies de communication rattachent à la côte le centre des exploitations. L'association allemande de l'Afrique orientale — et les Anglais, d'ailleurs, avaient eu depuis longtemps cette idée — a compris que, dans les conditions où elle se trouve, il serait assez ridicule d'attendre, pour créer des routes et des chemins de fer, que les villes et les colonies se fondent. Elle a pensé qu'en revanche, les routes une fois faites, les colons viendraient d'eux-mêmes, comme aux États-Unis, comme en Australie. Le calcul n'est peut-être pas mauvais — toutes proportions gardées. Mais ces plans ont surtout pour l'instant un autre but : c'est d'attirer dans la direction de l'est le commerce de l'Afrique équatoriale, que se disputent les deux

côtes opposées. Il s'agit de le détourner des ports de l'Afrique occidentale et de l'engager dans un courant qui débouchera sur la mer des Indes.

La victoire définitive restera, bien entendu, à ceux qui auront les premiers creusé un lit à ce courant.

Or, l'Afrique orientale est moins favorisée encore, sous le rapport des voies navigables, que l'autre partie du continent. Les grands lacs seront sans doute sillonnés dans un avenir plus ou moins prochain par des vapeurs qui faciliteront singulièrement les relations entre leurs rives ; mais ces lacs sont tous des bassins fermés, ou du moins tous les fleuves qui s'en échappent sont encombrés de rapides et de chutes, qui rendent impossible la navigation. Les cours d'eau moins importants qui se déversent dans l'océan Indien sont encore moins utiles; leurs vallées sont toutefois suivies fréquemment par les caravanes et pourront servir au tracé des routes futures. L'une des plus importantes de ces routes sera sans contredit celle qui, au départ de Dar-es-Salam, en face de Zanzibar, gagnera le Tanganyika et le Nyassa. Le premier tronçon, long de 50 kilomètres, est déjà construit jusqu'au point où elle se bifurquera dans les deux directions. D'autres routes, ayant pour point de départ Mombaza ou Mélinde, se dirigeront sur le Nyanza, pour se continuer plus tard par la vallée du Nil.

Mais tous ces beaux projets rencontrent un grave inconvénient; les routes, en effet, sont destinées au roulage ou tout au moins aux bêtes de somme beaucoup plus qu'aux hommes: or, nous savons que dans une grande partie de l'Afrique orientale, les animaux de transport font à peu près défaut; la vallée du Pangani est un des rares chemins où la mouche tsétsé n'exerce pas ses ravages : partout ailleurs elle interdit l'emploi des chevaux, des bœufs, etc. Quelques éléphants, importés de l'Inde, n'ont même pas accompli leur premier voyage ; ils sont morts en route et cet insuccès a découragé toutes les tentatives. C'est la raison qui a fait sans doute adopter avec tant d'empressement l'idée de voies ferrées qui relieraient la région des lacs à la côte. Mais un chemin de fer ne se construit pas comme une route ordinaire.

Cependant les travaux ont été commencés, et sont assez avancés pour que les résultats en apparaissent déjà. Dans l'Afrique orientale allemande, une ligne Tanga-Usambara-Pongoué est ouverte depuis octobre 1894 sur une longueur de 24 kilomètres et sera sans doute prolongée jusqu'à 90 kilomètres de la côte. Un contrat a été signé en mars 1896 pour la construction d'une grande ligne allant de Dar-es-Salam aux lacs Tanganyika et Victoria. Dans les possessions anglaises, une autre ligne, de Mombaza au Victoria, est en construction.

C'est jusqu'à présent par les « porteurs » ou « pagazi » que s'opère tout le commerce. Leur charge habituelle est de 25 à 50 kilogrammes. Les caravanes, qui comprennent parfois plus d'un millier de têtes, sont organisées comme une armée en marche; l'étape quotidienne est en moyenne de 20 à 25 kilomètres. Ces caravanes ne suivent en général

que de simples sentiers. Le pays n'est pourtant pas entièrement dépourvu de routes; on en signale quelques-unes, bien entretenues, aux environs de Roubaga, la capitale de l'Ouganda. Les colons anglais ou allemands ont, en outre, construit quelques bonnes routes.

La côte n'est pas très riche en ports ; dans la plupart des cas, les navires doivent s'arrêter à 3 ou 4 kilomètres du littoral ; cependant Zanzibar, Dar-es-Salam, Mombaza surtout, qui a été pourvu de jetées, sont d'excellents havres.

A s'en tenir aux chiffres des statistiques, le commerce de cette partie de la côte orientale n'atteindrait pas 90 millions de francs. Encore faut-il observer qu'une bonne partie de ce chiffre revient au commerce de transit, puisque l'ivoire, par exemple, est apporté surtout du Congo. Mais en revanche ils seraient bien plus forts, si l'on pouvait y ajouter la valeur des échanges que les boutres arabes opèrent sur toute la côte, à l'insu des douanes du sultan de Zanzibar, ou des croisières européennes chargées de surveiller le trafic des esclaves.

C'est en effet par les ports de l'océan Indien que les traitants arabes cherchent à écouler de préférence leur marchandise humaine, recueillie dans toute l'Afrique centrale, à destination des empires musulmans d'Asie. Bien que le sultan de Zanzibar ait supprimé la vente des esclaves dans ses propres États, il se trouve impuissant à enrayer ce commerce; on estime que le port de Zanzibar expédiait à lui seul, il y a quelques années, plus de 15,000 esclaves par an. C'est précisément sous couleur d'aider le sultan à faire la police de ses côtes que la Grande-Bretagne s'est établie à Zanzibar.

Outre les esclaves, l'Afrique orientale *exporte* de l'ivoire, des gommes, du caoutchouc, des bois, des peaux, des huiles, des épices. Elle *importe* des tissus, des armes, de la quincaillerie, des boissons, de la verroterie. Les importations dépassent la valeur des exportations (1).

C'est avec l'Asie que se fait une grande partie de ce commerce; les traitants y vendent leurs esclaves et les négociants de la côte envoient à Bombay de grosses cargaisons d'ivoire, de gomme, etc. C'est de l'Inde que viennent en retour la majeure partie des cotonnades et autres objets manufacturés vendus aux noirs. Cette activité des relations entre la côte d'Afrique et l'Inde vient évidemment de la proximité des deux pays, si différents de nature et de productions. En outre, l'alternance si remarquable des moussons n'a pas contribué pour peu de chose à perpétuer ces relations depuis l'antiquité la plus reculée ; tout le commerce d'échanges

(1) Commerce :

	Importations. Francs.	Exportations. Francs.	Total. Francs.
Afrique orientale Anglaise (1893)...	4.282.500	3.050.000	7.332.500
Zanzibar (1894).....	29.925.000	27.400.000	57.325.000
Exportation de l'ivoire.....		3.800.000	
Afrique orientale Allemande (1893)..	13.940.000	10.085.000	24.025.000
Exportation de l'ivoire.....		3.910.000	

sur la côte de Zanzibar est entre les mains de « Banyans » venus de l'Inde.

Parmi les puissances européennes, c'est l'Angleterre, la France et l'Allemagne qui participent au trafic dans la plus forte proportion.

Les pays de l'Afrique orientale ne sont pas parmi les plus riches, mais on ne peut nier l'importance du rôle que ces nouvelles possessions permettent à l'Allemagne et à l'Angleterre de jouer en Afrique. Les Allemands, en particulier, ont déployé une habileté remarquable et travaillent avec un admirable ensemble à l'aménagement de leur nouvelle colonie. Un jour sans doute, quand l'ordre y aura été rétabli, ils pourront en tirer un grand profit.

CHAPITRE VI

AFRIQUE AUSTRALE

§ I. — Coup d'œil sur la géographie physique et politique.

Géographie physique. — Nous désignerons sous le nom de Afrique australe toute la partie du continent qui, au sud du plateau des grands lacs et de la région du Congo, s'amincit pour se terminer au cap des Aiguilles.

Au point de vue du relief, c'est la terminaison du grand plateau africain, creusé en cuvette vers son centre, bordé de trois côtés (ouest, est et sud), par de hautes montagnes tombant rapidement sur la mer, se continuant au nord sans dénivellation appréciable par la cuvette du Congo. La partie méridionale, par l'alternance des chaînes montagneuses et des Karrou, ou plateaux ondulés, rappelle la région de l'Atlas.

Le littoral, peu découpé, malsain à l'ouest, s'articule à partir de la baie de Sainte-Hélène et présente de bonnes rades comme la baie de la Table, False Bay, la baie d'Algoa, puis redevient bas, marécageux et peu articulé après la baie Delagoa.

L'Afrique méridionale présente les mêmes zones de climat que nous avons déjà vues s'étager au nord de l'équateur : la région du Zambèze rappelle le Soudan par l'alternance des saisons sèche et humide ; au sud, le Kalahari est un désert comme le Sahara; la pointe australe, au delà du fleuve Orange, a un climat maritime semblable à celui du Maghreb. Mais le peu de largeur du continent entre deux vastes océans adoucit partout les conditions de climat; en particulier, le Kalahari est moins aride que le Sahara; la région du Cap moins chaude que le Maghreb. Les pluies, venues de l'océan Indien, sont abondantes sur la côte orientale, et diminuent à mesure qu'on s'avance vers l'ouest.

Les fleuves varient de caractère avec les zones dans lesquelles il coulent. Le Zambèze, qui prend sa source dans la région marécageuse du Dilolo, au même endroit que les grands affluents de gauche du Congo, qui reçoit en outre les eaux du Nyassa, est assez constant ; dans le Kalahari existent des ouadi, qui aboutissent à des lacs comparables aux sebkhas du Sahara ; au sud enfin, l'Orange, le Limpopo et les autres cours d'eau du Cap sont des torrents comme ceux du Maghreb. Aucun de ces fleuves n'est vraiment navigable ; le Zambèse, le Limpopo et l'Orange sont coupés de cataractes, les autres sont alternativement à sec et furieux.

Géographie politique. — Les populations indigènes, appartenant soit à la race bantoue, soit à celle des Hottentots, sont peu denses ; certaines

d'entre elles, les Cafres et les Zoulous en particulier, sont travailleuses et relativement civilisées.

Les Européens sont venus tôt dans la région ; les Portugais, établis dès le XVIe siècle sur la côte de Mozambique, y ont gardé une colonie importante ; les Hollandais et Français protestants ou Boers, après avoir possédé la colonie du Cap, ont été refoulés vers le nord, dans les deux républiques indépendantes du Transvaal et d'Orange ; les Anglais se sont emparés de la colonie du Cap, puis ont conquis tous les alentours jusqu'au fleuve Orange aux environs de la baie Delagoa ; une compagnie anglaise, la Chartered South African Cy, a poussé ses établissements jusqu'au Zambèze et au Nyassa ; les Allemands enfin ont pris possession de la côte occidentale depuis le Counène jusqu'à l'Orange, puis, d'une façon toute nominale, d'une bonne partie de l'intérieur, c'est le Sud-Ouest Africain Allemand (1).

§ II. — Géographie économique.

Les considérations physiques que nous avons exposées ci-dessus expliquent la division que l'on peut faire des régions de l'Afrique australe. Il y a, en effet, deux sortes de pays à distinguer. Au nord, d'abord, les pays du Zambèze — Mozambique, sphère d'influence britannique (British central Africa, et British central Africa Protectorate) — puis la région du Sud-Ouest Africain Allemand. Ces pays, au climat malsain pour les Européens, très peu colonisés encore, aux productions tropicales, sont, pour le moment, et seront sans doute toujours de simples colonies d'exploitation. Au sud au contraire, les pays au relief plus accentué, au climat plus tempéré, — colonie du Cap et ses dépendances immédiates, Républiques Boers — permettent aux Européens de vivre et même de travailler ; de plus, leurs produits ressemblent à ceux de la zone méditerranéenne, et leurs grandes richesses minérales font prévoir qu'une industrie prospère pourra s'y développer. Ce sont des colonies de peuplement, dont l'état de civilisation rappelle celui de l'Europe ou des pays tempérés du Nouveau-Monde.

Il est donc nécessaire d'étudier ces deux zones séparément.

I. — Zone du Zambèze.

La valeur économique des contrées qui s'étendent sur toute la largeur du continent, du Counène et des grands lacs au nord, au fleuve Orange et au Limpopo au sud, est naturellement très variable ; de plus, les ren-

---

(1) Notice statistique :

	Superficie.		Population.	
Sud-Ouest Africain Allemand.....	830.960	kilom. car.(?)	200.000	hab. (?)
Colonie du Cap et dépendances.....	1.936.000	—	6.290.000	—
République Sud-Africaine (Transvaal).	308.560	—	772.790	—
État libre d'Orange.....	131.070	—	207.503	—
Colonie portugaise du Mozambique...	768.740	—	800.000	—

seignements que nous possédons sur cette région sont encore trop vagues pour que nous puissions dire d'une façon certaine quel est son avenir. Cependant on peut d'ores et déjà signaler quelques-uns des caractères principaux du pays.

Un des premiers inconvénients, c'est le manque de bras. La région désertique du Kalahari ne peut avoir qu'une population très clairsemée, comparable à celle du Sahara; le Damara et le Namaqua allemands sont à peine plus peuplés.

D'autre part, la Zambézie, un peu plus favorisée par la nature, a été dépeuplée par la traite. La densité de la population n'atteint pas en moyenne deux individus au kilomètre carré. En plusieurs districts et notamment sur la côte de Sofala et de Mozambique, elle descend fréquemment au-dessous de 0,5, c'est-à-dire que, placée dans des conditions semblables, la France n'aurait pas 300,000 habitants. La traite a-t-elle fait tout le mal? Il est certain que des milliers d'esclaves ont été, durant trois siècles et jusqu'à ces derniers temps, expédiés de Mozambique vers l'Asie, l'Amérique, ou simplement à Madagascar; il n'est pas moins certain qu'un nombre bien plus considérable d'indigènes a dû périr dans les guerres et dans les famines qui ont été partout la conséquence de cet ignoble trafic. Mais d'autre part, comme ce pays devrait pouvoir nourrir, à n'en juger que d'après sa superficie, 200 millions d'habitants, il faut bien croire aussi que les conditions physiques du sol et du climat ne sont pas étrangères à l'état lamentable où nous le voyons aujourd'hui.

En fait, bien que située à peu de distance au sud de l'équateur, cette contrée ne possède pas dans l'ensemble la vigueur et la richesse de végétation qui caractérisent la nature tropicale des pays de climat humide. A part la côte, où se fait sentir l'influence de la mer, et les flancs des montagnes, sur lesquels se condense l'humidité des courants atmosphériques, les pluies sont en somme assez faibles. Les périodes de sécheresse sont longues et d'autant plus redoutables que le sol, en majeure partie sablonneux, est par conséquent très perméable et laisse aussitôt se perdre dans les profondeurs, sans utilité pour la végétation, l'eau qu'il reçoit. On ne doit pas oublier d'ailleurs que le désert de Kalahari touche au Zambèze; et bien des cantons ne sont recouverts, dans le reste du pays, que de broussailles épineuses, qui forment la transition entre le désert proprement dit et la terre cultivable et qui n'offrent guère moins d'obstacles à la facilité des communications qu'à l'agriculture elle-même. Mais on trouve aussi sur d'immenses espaces des terrains très suffisamment fertiles et arrosés dont la mise en valeur par la culture serait facile; les tentatives faites par plusieurs sociétés de missionnaires ont surabondamment prouvé d'autre part qu'une pareille exploitation serait fructueuse. C'est toutefois l'élevage qui, à première vue, semblerait devoir faire la richesse des pays du Zambèze, pays de savanes et de prairies. Mais un obstacle d'un autre genre s'oppose au développement de cette industrie : la terrible mouche tsétsé exerce ses ravages dans toute la contrée. Le bétail n'y

pourra vivre, tant qu'on n'aura pas trouvé de remède efficace contre ce fléau.

Il ne faudrait pas cependant se figurer que la région du Zambèze est inexploitable : sur la côte orientale, fortement arrosée par les pluies de l'océan Indien, règne la *flore* tropicale; les forêts sont nombreuses, et produisent en abondance les graines oléagineuses et le caoutchouc; l'éléphant s'y trouve encore et alimente une assez abondante exportation d'ivoire. Dans les terres basses et arrosées du bas Zambèze, le riz réussit admirablement; la canne à sucre est cultivée et donne un produit assez abondant, mais qui pourra s'accroître encore (1).

Dans les pays dépendant de la Grande-Bretagne, des plantations de café ont été créées, et s'étendent régulièrement; le riz et le blé semblent devoir réussir d'une façon remarquable. Quant à l'Afrique sud-occidentale Allemande, elle est occupée en grande partie par le désert, l'eau manque presque partout: les habitants d'Angra Pequeña sont obligés de faire venir leur eau potable par navires du Cap. Dans certaines parties du pays cependant quelques cultures pourraient réussir, le Damaraland semble apte à l'élevage, mais « le développement de l'agriculture de cette région gît encore dans l'avenir » (2).

Les *richesses minérales* ne sont pas beaucoup plus nombreuses; du moins pour le moment, on n'en connaît guère; cependant la houille existe dans la Zambésie portugaise, à Tété, mais elle est peu exploitée encore; il est possible que l'or se rencontre aussi. Dans la zone allemande, on trouve du cuivre, mais jusqu'ici les dépenses d'extraction ont rendu impossible toute exploitation régulière. On a parlé aussi de mines d'or et un certain nombre d'émigrants sont venus, attirés par l'espoir, mais l'on ne sait encore si l'exploitation sera productive.

Il n'y a aucune *industrie* dans toute la région du nord; c'est à peine si les quelques sucreries de Quilimane peuvent mériter le nom d'usines.

Les *communications* ne peuvent être extrêmement actives pour le moment, mais des tentatives sont faites pour les améliorer. Le Zambèze, au-dessous des cataractes de Victoria, le Chiré, au-dessous de Katonga, sont sillonnés par des canonnières anglaises et par un certain nombre de vapeurs de rivières appartenant à des compagnies anglaises. Ces navires vont apporter les produits de l'intérieur au port de Chinde sur la seule bouche navigable du Zambèze où on les transborde sur les navires de mer anglais, allemands et portugais. Les Portugais, d'autre part, ont relié leur port de Lourenço Marquès à la frontière transvaalienne et au réseau de ce pays par une voie ferrée. Ce chemin de fer a un brillant

---

(1) Industrie sucrière à Quilimane :

600 tonnes de sucre exportées au Portugal.
45.000 litres de rhum pour la consommation locale.

(2) *Statesman's Year Book* (1896).

avenir, mais les produits qu'il transportera seront plutôt ceux du Transvaal que ceux du Mozambique; nous aurons à en reparler.

Les *ports* sont peu nombreux, mais certains d'entre eux sont bons. Dans les possessions portugaises, il faut citer d'abord le superbe port de Lourenço Marquès, dans la baie Delagoa, si profonde et si sûre, puis ceux de Quilimane, malheureusement ensablé, et de Mozambique. Dans les possessions allemandes, l'excellent port d'Angra-Pequeña, Sandwich Harbour, puis celui de Swakopmund, que les Allemands construisent juste au nord de la baie de Walfish, gardée par les Anglais, et par laquelle se fait encore la presque totalité du commerce du pays (1).

Le *commerce* n'est pas encore très actif; le peu de densité de la population, l'état encore peu avancé de l'agriculture et des industries extractives l'explique. L'*importation* comprend les produits européens, ou, pour le Mozambique, ceux de l'Inde; on exporte les produits du pays, ivoire, sucre, caoutchouc, substances oléagineuses; par Lourenço Marquès sort aussi une bonne partie des produits du Transvaal.

La Grande-Bretagne prend la plus grande part à ce commerce; ses navires sont les plus nombreux dans les ports du Mozambique; puis viennent les Allemands et les Portugais. La France ne prend aucune part à ce commerce, et il en sera probablement ainsi jusqu'à ce que nous ayons définitivement colonisé Madagascar (2).

II. — Région du Cap.

Bien que située en face d'un océan vide, et tournant pour ainsi dire le dos au monde civilisé, l'extrémité de l'Afrique méridionale est sans conteste une des régions les plus prospères de tout le continent noir. C'est sans doute à son admirable climat, très voisin de celui de notre Méditerranée, qu'elle doit une bonne partie de sa fortune, mais c'est aussi à l'heureux hasard, qui y conduisit au XVIIe siècle des races de colons énergiques.

Merveilleusement aptes à la mettre en valeur, parce qu'ils y retrouvaient toutes les conditions naturelles de sol et de température favorables au développement des cultures et des genres d'exploitation agricole

---

(1) Mouvement des ports du Mozambique (1894) :

		Navires.	Jauge.
Mozambique :	Entrées.....	98	140.885 tonnes.
Quilimane :	—	131	87.632 —
Lourenço Marquès :	—	266	416.515 —

(2) Commerce :

	Importations. Francs.	Exportations. Francs.	Total. Francs.
I. Mozambique (1892).....	13.339.000	6.244.000	19.583.000
II. Sud-Ouest Africain Allemand (1894) (par Walfish Bay)...	1.144.000	163.000	1.307.000
III. Protectorat Anglais (1895)...	2.375.000	3.000.000	5.375.000

de leur première patrie, les Hollandais l'enrichirent par l'élevage. Si les réfugiés français, originaires des provinces de l'ouest et du sud, n'introduisirent pas la vigne qui y existait avant eux, ils apportèrent du moins avec eux les méthodes et les procédés qui devaient donner tant de réputation aux crus africains. La laine et le vin comptent encore aujourd'hui parmi les ressources les plus importantes des États et colonies du Cap. D'autres sources de richesses ont été depuis exploitées; mais à part les métaux, ce sont surtout des objets de luxe, soumis aux caprices de la mode, et dont le caractère est précisément de perdre une grande partie de leur valeur, à mesure qu'ils deviennent plus communs (diamants, plumes d'autruche). La concurrence de l'Amérique et de l'Australie ayant d'autre part déprécié fortement les laines, on conçoit que les habitants du sud de l'Afrique aient recherché d'autres ressources.

Leur pays au reste n'en est pas avare, grâce à la variété du relief, et à l'étagement des climats et par suite des cultures, grâce aussi aux différences d'orientation et d'humidité: toutes les plantes y prospèrent, depuis celles de nos climats, jusqu'aux cultures tropicales.

- Plusieurs zones se succèdent ou se juxtaposent. La région côtière présente d'abord de grands contrastes entre l'est et l'ouest. Comme toutes les pluies viennent de l'océan Indien, les plaines basses du Natal et de la Cafrerie sont abondamment arrosées, sinon par les pluies elles-mêmes, du moins par les torrents qui descendent de la montagne. La chaleur est assez forte: et ces conditions, qui rappellent à certains égards celles de l'Égypte, conviennent admirablement à la canne à sucre, au riz, à l'indigo, au coton. A l'ouest, le climat est beaucoup plus sec : mais un printemps suffisamment humide, qui développe les bourgeons, et un été très chaud, qui mûrit rapidement les fruits et les emplit de sucre, sont les conditions les plus favorables à la culture de la vigne. C'est ainsi que deux plantes, dont les exigences sont contradictoires, la vigne et la canne à sucre, peuvent prospérer, presque côte à côte.

Derrière la chaine côtière de la colonie du Cap proprement dite, et dans les hautes vallées du Natal, on sème à l'est le maïs et le sorgho, à l'ouest les céréales de nos climats. Plus haut encore et jusqu'à la région du stérile « Karrou » on cultive le tabac; mais c'est déjà surtout le pays des parcs à élevage, pour le gros bétail et pour les autruches. A mesure qu'on s'éloigne vers le nord la sécheresse augmente : c'est le domaine du mouton. L'élevage même est impossible sur les bords du Limpopo, infestés par la mouche tsétsé, mais le Transvaal, où cette industrie est en conséquence moins prospère, est un riche pays minier.

On voit combien sont variées à l'infini les ressources dont dispose l'Afrique méridionale. C'est en outre un pays très salubre où l'Européen s'acclimate à merveille et peut travailler lui-même. Pas plus que dans le reste de l'Afrique, la population noire ne fournit, il est vrai, pour la mise en valeur du sol un concours bien actif; mais le genre même d'exploitation le plus répandu, l'élevage, n'exige qu'un nombre de bras restreint. Pour les plantations du sud, les pays voisins de l'Inde, à la popu-

lation trop dense, fournissent à bon compte des travailleurs. Les Hindous importés de Bombay se comptent par milliers au Natal. Les Chinois eux-mêmes, toujours à l'affût d'une bonne affaire, n'ont eu garde, bien entendu, de négliger ce pays. On en trouve déjà quelques centaines ; nul doute que leur nombre ne s'accroisse, tant que la colonie n'imitera pas les mesures de proscription prises par les États-Unis d'Amérique ou par les États d'Australie, contre l'invasion jaune.

Mais jusqu'à présent les bras sont encore ce qui manque le plus à l'Afrique méridionale. Une notable partie des terres n'a pu être encore concédée par les gouvernements (1). Ce sont naturellement les cantons les moins favorisés qui sont inoccupés, mais de vastes espaces peuvent être, malgré tout, mis en valeur et couvrir largement les frais d'exploitation. Le grand obstacle est la sécheresse ; et le déboisement imprudent n'a fait qu'aggraver le mal. C'est le manque d'eau qui rend le « Karrou » si stérile, et dans mainte autre région les fermes à culture et les parcs à élevage n'ont pu se maintenir que grâce à des travaux coûteux d'aménagement des eaux. Les rivières où l'eau coule d'une façon permanente sont en effet très rares sur le plateau et la plupart des affluents du fleuve Orange ne sont que des ouadis, à sec pendant la plus grande partie de l'année. Dans les environs de la montagne, on a construit au pied des dernières pentes des barrages et d'immenses réservoirs, pouvant contenir jusqu'à un million de mètres cubes. Des canaux d'irrigation distribuent ensuite dans les campagnes voisines cette eau précieuse. Mais plus loin, dans la direction de l'ouest, il faut recourir aux puits et aux pompes.

Agriculture. — Une humidité si pauvre ne peut convenir à la *végétation forestière* : aussi les arbres sont-ils extrêmement rares sur les plateaux de l'intérieur ; le pays n'est couvert que de broussailles, de bruyères, de plantes épineuses, à la teinte uniformément grisâtre. C'est à peu près le maquis méditerranéen ; mais sur le flanc oriental des hautes montagnes de l'est, où les pluies se déversent en abondance, les forêts sont encore nombreuses, malgré les ravages qu'ont exercés à maintes reprises les incendies et la main de l'homme. On en retire de beaux bois de construction (2).

L'Afrique méridionale n'est pas un pays riche en *céréales* ; elle suffit à peine aux besoins de la consommation locale et l'Australie importe même de grosses cargaisons de farines. Le Transvaal oriental donne toutefois d'excellents grains, qui pourront alimenter un actif commerce

---

(1)	Terres concédées par le gouvernement du Cap : 1894	41.686.000 hectares.
	Non concédées à la même époque	16.501.380 —
	Au Natal : Concédées	4.403.000 —
	Non concédées	400.000 —
(2)	Forêts au Cap	138.500 hectares.

d'exportation, quand les voies de communication seront améliorées et le pays définitivement réuni à la côte (1).

Le *froment* est la céréale la plus répandue dans le Cap ; le *maïs* est la nourriture préférée des gens du Natal, et le *sorgho* joue le même rôle dans les montagnes du Basoutoland.

Les *légumes* de tout genre sont nombreux et les *fruits* sont excellents, aussi bien ceux de l'Europe occidentale, pommes, poires, que ceux de la zone méditerranéenne, oranges, citrons.

La *vigne* pourrait devenir une des grandes richesses de la colonie. La production à l'hectare est énorme, et s'il fallait en croire certains rapports, elle atteindrait parfois des chiffres prodigieux. Tandis que les coteaux français ne donnent en moyenne, dans les bonnes années, que 30 hectolitres à l'hectare, la proportion serait au Cap triple sur la côte et quadruple à l'intérieur. Mais il faut se défier de ces évaluations. La récolte totale ne dépasse pas, en effet, année moyenne, 200 à 225,000 hectolitres ; et comme la surface plantée en vignes est au moins de 7,000 hectares, on voit que la proportion n'est pas sensiblement plus forte que chez nous. Seulement la vigne n'a pas à souffrir au Cap de l'excès du froid ou de l'humidité ; elle n'a pas à redouter les gelées de printemps ou d'automne. Les bonnes récoltes sont le cas général et les récoltes extraordinairement abondantes sont aussi fréquentes qu'en France les mauvaises. Mais en revanche, les planteurs africains connaissent aussi l'oïdium et même le phylloxera ; et le gouvernement colonial a sollicité naguère l'envoi d'une mission française pour combattre le fléau.

Les vins du Cap, et notamment les crus de *Constance*, ont joui longtemps en Europe d'une réputation méritée et l'exportation s'est élevée en certaines années jusqu'à 50,000 hectolitres. Mais de mauvaises conditions dans la préparation du vin et des fraudes nombreuses ont pendant quelque temps rebuté les acheteurs anglais ; une reprise est toutefois signalée (2).

Le *tabac* réussit partout sur le plateau et les Allemands y voient une ressource future pour leurs possessions du nord du fleuve Orange. La qualité des feuilles est supérieure et serait appréciée en Europe ; mais la consommation locale considérable absorbe presque tout le produit (3).

---

(1) Cultures :

Le Cap	234.000 hectares.
Natal	82.000 —
État libre d'Orange	101.000 —
Transvaal	2.020.000 —

Production du blé :

Le Cap (1894)	1.114.920 hectol.

(2) Culture de la vigne : Le Cap (1894) :

Nombre de pieds	85.706.974.
Production	215.000 hectolitres.

(3) Production du tabac au Cap (1894) ..... 2.300 tonnes.

Les champs de *canne à sucre* du Natal sont productifs; le même pays a planté dans d'excellentes conditions l'arbuste à *thé*, qui donne déjà des récoltes assez abondantes pour encourager les planteurs (1).

Le *chanvre* et le *coton* sont les plantes industrielles qui méritent le plus d'être citées, mais c'est le règne animal qui fournit surtout la matière textile.

On calcule que l'*élevage* occupe au moins le tiers de la population: c'est une industrie très prospère dans la colonie du Cap elle-même et dans les républiques hollandaises ; et c'est, à vrai dire, la seule ressource des grandes plaines herbeuses de l'ouest.

Les *chevaux* sont relativement peu nombreux, et leur office habituel est rempli par les *bœufs*, assez nombreux, quoique une bonne partie du pays ne soit pas favorable à l'élève du gros bétail. Le *mouton*, par contre, est l'animal de ces pays un peu secs: les uns, indigènes, à grosse queue, sont d'excellentes bêtes de boucherie, les autres, améliorés par des croisements avec des races françaises et anglaises, fournissent une grande quantité de laine. Mais l'Afrique australe a été distancée, pour l'exportation de cette matière, par l'Australie et l'Amérique méridionale. Les essais d'acclimatation de la *chèvre d'Angora*, qui donne le poil de « mohair », ont parfaitement réussi. De même l'élève des *autruches* a fait de grands progrès, mais les caprices de la mode ont diminué le rendement, autrefois prodigieux, de ces troupeaux d'un nouveau genre (2).

La *chasse* est beaucoup moins productive qu'autrefois ; les nombreux animaux sauvages reculent devant les colons: ce n'est plus qu'au delà du fleuve Orange que l'on trouve les antilopes, zèbres, éléphants, rhinocéros, et lions naguère encore abondants.

La *pêche* n'a pas non plus grande importance dans un pays sans fleuves, mais les côtes sont poissonneuses.

Industrie. — Les colonies du Cap et les républiques des Boers sont sans aucun doute les pays d'Afrique où les *richesses du sous-sol* sont le plus abondantes et le plus variées.

Les mines de *diamant* méritent d'être citées en première ligne. Elles sont situées dans le Griqualand-West, non loin du confluent du fleuve Orange et du Vaal. Les gisements ne sont autre chose, d'après les travaux des géologues, que des bouches d'anciens cratères, que la pression des gaz aurait emplies de terre à diamant jusqu'à l'orifice. L'exploi-

---

(1) Production du sucre au Natal (1894)..... 20.401 tonnes.
— thé — (1895)..... 331 —

(2) Élevage :

	Le Cap (1894).	Natal (1894).	État libre d'Orange (1890).
Bêtes à cornes.....	1.930.800	738.440	895.099
Chevaux.....	340.823	58.629	248.878
Mulets et ânes.....	95.149		
Moutons.....	15.154.753	969.469	6.619.992
Chèvres d'Angora et autres.	4.923.348	346.099	858.155
Autruches.....	240.191		1.461

tation devient donc de plus en plus pénible à mesure qu'on creuse; les carrières à ciel ouvert du début se sont transformées en mines souterraines, et les puits atteignent déjà une profondeur considérable, qui dépasse, pour certains d'entre eux, 150 mètres. Les principales mines sont dans les environs de Kimberley.

C'est en 1870 qu'a commencé le « rush »; et la « fièvre du diamant » n'a cessé d'attirer dans ce pays des mineurs en grand nombre. Le flot des immigrants s'est encore accru, depuis que Kimberley est relié au Cap par une voie ferrée. Les mines ont produit, de 1870 à 1887, 7,000 kilogrammes de diamants, représentant une valeur de plus d'un milliard. La baisse forcée des prix, conséquence de l'afflux de la pierre précieuse, a diminué, pendant quelques années, le chiffre de la production, mais il s'est relevé depuis. Une compagnie française possède un certain nombre des concessions les plus importantes (1).

De l'autre côté du Vaal, dans la République Sud-Africaine, c'est l'*or* qui attire les mineurs et les aventuriers. On en a découvert de nombreux filons très riches, dont l'exploitation a fait de grands progrès, surtout depuis que les chemins de fer pénètrent jusqu'aux gisements. Tous les procédés scientifiques les plus perfectionnés ont été employés pour extraire le métal de sa gangue; aussi la production est-elle devenue intense, et un « rush » comparable à ceux de Californie et d'Australie s'est-il produit. Les gisements les plus connus sont ceux du Witwatersrand, non loin de Prétoria, autour de la ville « champignon » de Johannesburg; les mines de Kaap, à l'est, sur la ligne ferrée de Lourenço Marquès sont aussi abondantes (2).

Diamant et or ne sont assurément que des ressources plus ou moins passagères; les mines s'épuiseront vite, comme à Golconde et au Brésil, pour le diamant; en Californie et en Australie, pour l'or. Mais en attendant, elles auront attiré dans le pays des masses d'immigrants, dont une bonne part y restera; forcés de chercher des moyens de subsistance, ils l'enrichiront plus tard par la culture ou par l'industrie. C'est le phénomène que nous avons vu se produire en Amérique et en Australie, et tout présage que l'Afrique méridionale aura la même histoire.

L'*argent* est beaucoup moins abondant, et les espérances que les Allemands avaient fondées sur ce métal dans le Namaqualand sont, de l'aveu même de leurs voyageurs, tout à fait chimériques.

La *houille* ne manquera pas, en revanche, de développer dans les États du Cap une active industrie, quand l'extraction, à peine commencée, sera faite avec plus de méthode, et les transports moins coûteux. Les gisements sont nombreux et souvent à fleur de terre, et si le minerai

---

(1) Exportation des diamants :

Par le Cap (1894)	75.000.000 francs.
De la Rép. d'Orange (1893).....	10.000.000 —

(2) Extraction de l'or au Transvaal (1894) : 191.675.000 francs.

du Stormbergen (Natal) est de qualité médiocre, le charbon du Transvaal est excellent. Les mines de combustible de ce dernier pays ont en outre l'avantage de n'être pas situées à plus de 150 kilomètres de la côte (1).

D'autres métaux, les uns précieux, les autres usuels, le *fer*, le *cuivre*, le *cobalt*, le *manganèse*, etc., sont exploités ou au moins signalés en maints endroits.

Mais malgré toutes ces richesses minérales, l'*industrie manufacturière* est encore relativement peu développée dans la colonie du Cap et les pays voisins. Les colons, en possession de tant de richesses, ont compris toutefois l'intérêt majeur qu'il y avait pour eux à s'affranchir des envois de la métropole et des ateliers de tissage pour la laine se sont déjà créés; mais en somme, le travail industriel ne s'applique encore qu'à la transformation première des produits de l'agriculture, lavage des laines, minoteries, tanneries, raffineries, distilleries. L'Afrique australe est encore un pays essentiellement agricole, mais qui possède toutes les conditions nécessaires au développement d'une puissante industrie (2).

Commerce. — L'Afrique méridionale est relativement bien outillée en *voies de communication*. Ce n'est pourtant pas que les fleuves offrent de grandes ressources; ils sont absolument impropres à toute navigation. La mer, il est vrai, contourne tout le pays et les abris sont suffisamment nombreux; mais les relations entre la côte et l'intérieur ne sont pas moins difficiles que dans la plupart des autres pays d'Afrique, grâce au rebord surélevé du plateau, qu'on ne franchit qu'au moyen de rampes extrêmement raides. Ce n'est qu'à 1,800 et même 2,000 mètres que les routes et les chemins de fer, qui s'engagent dans l'intérieur, coupent la crête de ce rebord et pénètrent sur le plateau.

De bonnes *routes* existent au Cap, dans le Natal, mais, dans le reste du pays, elles ne sont guère praticables que pour les lourds wagons attelés quelquefois de vingt paires de bœufs qui servent au transport des hommes et des marchandises (3).

Les *chemins de fer*, d'assez récente importation, ont pris un grand développement depuis la découverte des richesses minérales du nord. Les Anglais ont d'abord voulu accaparer au profit du Cap et du Natal le transport de ces produits, puis ils ont établi des lignes de pénétration dans leur zone d'influence, lignes stratégiques encore plutôt que véritablement économiques. D'autre part, le Transvaal a voulu se rendre indépendant

---

(1) Extraction de la houille :

Natal (1894).....	151.520 tonnes.
Transvaal (1894).....	812.882 —

La houille est en outre signalée dans le Basoutoland, l'État libre d'Orange, les possessions de la Cie à Charte, etc.

(2) Industrie au Cap (1891) : 2.230 usines employant 32.735 ouvriers, produisant une valeur de 225.000.000 de francs.

(3) Routes dans la colonie du Cap : 12.872 kilomètres.

au point de vue des communications de ses voisins, dont il a toutes sortes de raisons de se méfier.

Pour le moment, les principales lignes sont celles du Cap et de Port-Élizabeth à Kimberley, prolongée depuis peu sur Mafeking et que la South African Cᵉ pousse actuellement vers le Zambèze, par le pays des Matébélés. Une autre est en construction de Beïra (possessions portugaises) au pays des Machona. East London est en communication avec la frontière de la république d'Orange, pendant que Durban, capitale du Natal, envoie une ligne sur Johannesburg et Pretoria, avec embranchement sur Harrismith (république d'Orange). Enfin Pretoria est jointe à Lourenço Marquès, port qui joint à l'avantage d'être le plus voisin, celui de ne pas être anglais (1).

Les *ports*, qui appartiennent tous aux colonies anglaises, sont relativement nombreux et en général bons : Port-Natal, la « marine » de Durban, East London, Port-Élizabeth, dans la baie d'Algoa, un des plus importants de la côte orientale, puis et surtout Cape Town, dont l'importance comme point de relâche a tant diminué depuis le percement de l'isthme de Suez, mais qui a profité de l'accroissement de richesse de l'Afrique australe. Sa rade est excellente et remarquablement sûre (2).

Le *commerce proprement dit* est actif et a fait de remarquables progrès depuis peu d'années. La découverte des richesses minérales a attiré un grand nombre d'immigrants qui ont augmenté sensiblement la population ; en même temps, pour installer les diverses industries, les chemins de fer, etc., il a fallu faire venir d'Europe les machines et instruments nécessaires; enfin, les céréales n'étant pas en assez grande quantité dans le pays, il faut en importer, c'est ce qui explique que, dans plusieurs des pays de l'Afrique australe, les *importations* soient plus considérables que

---

(1) Chemins de fer :

	Le Cap (1894).	Natal (1894).	Transvaal (1895).	Orange.
En exploitation....	3.927 klm.	646 klm.	682 klm.	759 klm.
En construction...	»	»	620 —	84 —
En études.....	—	»	610 —	568 —

Voyageurs (colonie du Cap)..... 5.977.000
Marchandises — ..... 1.003.221 tonnes.

(2) Mouvement des ports (1894) :

Colonie du Cap :

	Navires.	Jauge.
Entrées.....	802	1.723.528 tonneaux.
Sorties.....	793	1.715.806 —

les 5/6 du tonnage sont anglais.

Natal :

	Navires.	Jauge.
Entrées.....	520	693.252 tonneaux.
Sorties.....	524	692.906 —

presque tout par navires anglais ou du Cap.

les *exportations*. Celles-ci sont alimentées surtout par les produits agricoles, ceux de l'élevage et des mines.

C'est la *Grande-Bretagne* qui fait la presque totalité de ce commerce; l'*Allemagne*, le *Portugal* se partagent ce que les Anglais ne peuvent emporter; mais, si le Portugal le veut bien, il pourra profiter de ce fait que les deux ports de Lourenço-Marquès et de Beïra lui appartiennent pour prendre une plus grande part aux échanges. Quant à la *France*, elle ne joue, pour le moment, aucun rôle dans ces parages, mais on peut espérer que la possession de Madagascar modifiera cette situation (1).

La situation des Anglais est donc prépondérante dans l'Afrique du Sud; à leurs colonies véritables, ils ont ajouté, par toutes sortes de moyens, une immense zone d'influence qui les amène jusqu'aux grands lacs. Leur but, dont ils ne faisaient pas mystère, était de réunir, par une bande ininterrompue, leurs possessions du Cap à celles qu'ils se sont attribuées dans le nord de l'Afrique et en Égypte. L'opposition de la France les a empêchés d'y réussir lors de leur traité en 1894 avec l'État du Congo; d'autre part, la vaillante résistance des habitants du Transvaal et le mouvement d'indignation de l'Europe tout entière les ont arrêtés lorsqu'ils ont voulu mettre la main sur la République Sud-Africaine.

---

(1) Commerce :

	Importations.	Exportations.	Total.
	Francs.	Francs.	Francs.
Colonie du Cap (1894).....	290.000.000	345.000.000	635.000.000
(Avec Angl. et colon.).....	237.000.000	235.000.000	472.000.000
Laines	.....	40.000.000	
Plumes d'autruches.....		11.925.000	
Vin		475.000	
Diamants.....		75.000.000	
Or (du Transvaal).....		175.000.000	
Natal (1894)(commerce par mer).	57.975.000	29.940.000	87.855.000
(Avec Angl. et colon.).....	71 p. 100	61 p. 100	
Laines		11.500.000	
Or		5.567.000	
Sucre		1.890.000	
Houille.....		1.550.000	
Basoutoland (1894).....	1.715.000	2.085.000	3.800.000
État libre d'Orange (1891).....	40.515.000	(estimation)	
Transvaal (1894)	161.000.000		

CHAPITRE VII

AFRIQUE INSULAIRE

On a coutume de rattacher à l'Afrique les îles qui l'entourent de près ou de loin, bien que, sauf les îles du golfe de Guinée et Socotora, elles ne soient pas, à proprement parler, des dépendances du continent. Elles sont situées en effet sur des socles sous-marins séparés du continent par des profondeurs considérables. Toutes sont des colonies européennes, dépendant de l'Espagne, du Portugal, de l'Angleterre ou de la France.

I. — ILES DU NORD-OUEST

Les Açores, Madère, les Canaries et les îles du Cap-Vert, situées au nord-ouest du continent africain, sont des archipels volcaniques auxquels le climat donne une importance inégale ; l'Espagne et le Portugal se les partagent, mais ne les considèrent pas comme colonies, elles comptent parmi les provinces métropolitaines.

A. Açores. — Les Açores, archipel de neuf îles volcaniques, sont situées dans l'Atlantique à 1,500 kilomètres à l'ouest de la côte du Maroc; leur climat est absolument maritime, égal, très humide, mais très sain et parfaitement apte à la colonisation européenne. Les Portugais y ont formé une population très dense de 255,000 habitants.

De nombreuses forêts couvraient ces îles autrefois, mais le déboisement a été rapide et imprudent. Des champs ont remplacé les bois, champs où poussent en grande quantité les cultures méditerranéennes en même temps que les cultures tropicales. Céréales, légumes, canne à sucre, vigne croissent à côté les uns des autres, en même temps que des orangers, des citronniers et des cocotiers. D'excellents pâturages nourrissent du bétail.

Les produits agricoles sont la vraie ressource des Açores, qui semblent assez déshéritées en ce qui concerne les richesses minérales.

Bien que plus prospères que beaucoup d'îles que nous aurons à citer dans ce chapitre, les Açores ne jouent presque aucun rôle dans le commerce général, ce qui s'explique par leur situation en dehors des grandes routes de navigation de l'Atlantique (1).

---

(1) Le commerce des Açores, considérées comme une province du Portugal, prend place dans les statistiques de ce royaume. Il en est de même de celui de

B. Madère. — Madère et les trois îles de son archipel font aussi partie intégrante du royaume de Portugal.

Le climat de Madère est célèbre, et ses qualités de douceur et de régularité y attirent aussi bien les poitrinaires de l'Europe que les fonctionnaires ou commerçants blancs débilités par le climat de la côte de Guinée. Pour Madère comme pour la Suisse, les étrangers sont une importante source de revenus.

Le sol volcanique est très fécond et si les pluies sont peu abondantes dans la zone basse, l'humidité constante dont sont mouillés les flancs de la montagne rend l'irrigation facile. Tous les fruits de la terre, si variés, sont exquis et jouissent d'une réputation universelle. Malheureusement des maladies ont parfois ruiné les genres de culture les plus productifs, répandant la misère et provoquant l'émigration.

Il ne reste plus trace des anciennes *forêts*. Le *maïs* et quelques *tubercules*, pomme de terre, patates, ignames, sont avec le *poisson* la nourriture préférée des habitants. Madère est célèbre pour ses *primeurs*, fruits, légumes, expédiées en Europe ou vendues aux navires de passage : ses *figues*, ses *ananas* sont particulièrement succulents.

La *canne à sucre*, qui alimentait jadis une exportation de plus de 4 millions de kilogrammes, n'est plus cultivée que sur une surface restreinte, depuis que l'Amérique fait concurrence. La culture de la *vigne*, la principale ressource de l'île, a passé elle-même par de nombreuses vicissitudes; l'oïdium d'abord, puis le phylloxera ont complètement détruit les vignobles; les plants américains ont seuls pu remédier au désastre, et la production recommence à croître sans cependant atteindre encore les chiffres élevés d'autrefois.

De riches *pâturages* nourrissent au nord-ouest d'abondants troupeaux, et la *cire* et le *miel* de Madère sont très estimés sur les marchés anglais.

Les habitants font preuve d'une certaine habileté *industrielle*, dans la fabrication des fleurs artificielles, des chapeaux de paille, des nattes, etc.

Le mouvement des échanges est relativement assez actif; les importations dépassent un peu les exportations par suite de l'afflux des étrangers. Les ventes consistent surtout en vins, primeurs pour l'Europe, légumes frais pour les navires de passage, etc.

Le port de Funchal est une relâche appréciée des navires qui font le voyage d'Europe au Brésil, et réciproquement.

C. Canaries. — Les anciennes « îles Fortunées » sont maintenant une province de l'Espagne. Assez peuplées (291,000 habitants), elles ont un climat beaucoup moins heureux que celui des îles que nous venons d'étudier : les vents du Sahara y arrivent déjà et brûlent souvent la végétation. Mais le relief atténue un peu cet inconvénient et les productions s'étagent sur les flancs des montagnes élevées (Pic de Teyde, 3,720 m.), depuis les plantes africaines jusqu'à celles de nos climats. Les îles basses,

---

Madère et des îles du Cap-Vert pour les possessions portugaises, des Canaries pour les possessions espagnoles.

Lanzarote et Fuerteventura, les plus voisines du continent, sont aussi les moins privilégiées.

Outre les céréales, les légumes et les fruits d'Europe, on cultive aux Canaries la *canne à sucre* et la *vigne*, mais sur une surface restreinte. Les plantations de *cactus* ont en revanche une véritable importance économique, grâce à la *cochenille*, qu'on récolte sur leurs feuilles. La production annuelle a dépassé, il y a quelques années, 2 millions de kilogrammes, c'est-à-dire plus des deux tiers de ce que fournit au total le monde entier. Malheureusement la culture du nopal à cochenille ne pourra résister longtemps, pas plus que celle de toutes les autres plantes tinctoriales, à la concurrence irrésistible des teintures chimiques dérivées des matières minérales. Déjà la valeur de l'exportation a sensiblement décru. Le *tabac*, peu répandu encore, donne de bonnes espérances; les feuilles seraient appréciées, dit-on, à l'égal de celles des Antilles. Le *café*, le *coton* n'occupent que quelques champs.

On trouve aux Canaries quelques *chameaux*, qui dénotent le voisinage du Sahara. La *chèvre* est l'animal domestique le plus commun. Les oiseaux aux riches plumages abondent, plusieurs espèces ont été acclimatées en Europe, et l'une d'elles conserve encore le nom de son pays d'origine.

La *pêche* est active sur la côte du Sahara; on recueille surtout la morue aux environs du banc d'Arguin, à la limite des possessions espagnoles et françaises.

Le port le plus fréquenté est *Las Palmas*, dans la Grande Canarie.

D. Iles du Cap-Vert. — Plus proches encore du continent, mais moins prospères encore, sont les îles portugaises du Cap-Vert.

Le *climat* est malsain en général, la moyenne de la température assez élevée rappelle celle du Sénégal; les sécheresses prolongées sont fréquentes et plusieurs îlots contiennent en conséquence d'énormes dépôts de guano; mais l'absence de pluies cause aussi de terribles famines.

La végétation n'a pas l'aspect luxuriant de celle des tropiques. Les indigènes cultivent le *riz*, le *maïs* et plusieurs autres céréales et légumes des pays chauds : *manioc*, *ignames*, etc.

Les *vignes* sont rares et les *caféteries* ne donnent qu'un produit relativement faible. Le climat est trop sec pour la *canne à sucre*, mais convient mieux au *tabac*. Les plantations de *cinchonas* réussissent sur les flancs des montagnes les mieux arrosées. Les rochers de plusieurs îlots sont recouverts d'un lichen, qui donne l'*orseille*, et les graines du *jetropha curcas* ou purguère, jadis employées en pharmacie, et réduites aujourd'hui aux usages industriels, sont exportées pour une valeur considérable.

Les *animaux domestiques* sont nombreux et servent à l'approvisionnement des navires de passage. La *pêche* est une industrie lucrative chez les Caboverdiens ; mais on y recueille surtout le *corail*.

Le *sel* et le *fer* sont extrêmement abondants dans plusieurs îles, mais ils manquent complètement dans d'autres de même que l'eau, les pierres, le bois : d'où un mouvement d'échanges assez actif entre les différents ports.

Le commerce extérieur est très restreint; l'importation elle-même, plus considérable que l'exportation, est presque exclusivement alimentée par les houilles et autres objets de ravitaillement destinés aux paquebots qui font la traversée de l'Atlantique et qui s'arrêtent à Porto-Grande, dans l'île Saint-Vincent. Ce commerce est, au reste, entre les mains des Anglais et des Américains.

Résumé. — Les Açores, Madère, les Canaries, les îles du Cap-Vert ne couvrent en somme qu'une surface restreinte; et si le sol y est en majeure partie très fertile, il n'est pas partout suffisamment arrosé. Deux de ces archipels sont en outre exposés à tous les fléaux de l'Afrique du Nord : sécheresse, sauterelles, etc. ; des maladies d'un autre genre, phylloxera, oïdium, ont attaqué les cultures les plus productives des autres et la concurrence de l'Amérique leur permet à peine de planter avec profit la canne à sucre ou le café.

Il faut ajouter que les Espagnols et les Portugais étaient bien les peuples les moins intéressés au développement de la prospérité de ces colonies, puisqu'ils trouvent en abondance sur leur propre sol la plupart des produits qu'elles fournissent, et que, d'un autre côté, ils n'ont nul besoin de quitter leur pays pour jouir d'un hiver tempéré. Ce sont les peuples qui n'ont pas chez eux de « Midi », ce sont en particulier les Anglais et les Allemands qui exploitent et colonisent Madère et les groupes voisins, qui en achètent les primeurs et les fruits, qui vont y passer la mauvaise saison. C'est grâce à eux en définitive que quelques-unes de ces îles sont encore si prospères.

II. — ILES DU GOLFE DE GUINÉE

Dans le golfe de Guinée, les Portugais et les Espagnols se partagent encore un groupe d'îles : les premiers ont *Saint-Thomas* et l'*île du Prince*, les seconds *Fernando-Po*, *Annobon* et quelques dépendances.

Ces îles, très inégales en étendue, couvrent une superficie d'un peu plus de 3,000 kilomètres carrés, dont les deux tiers reviennent à Fernando-Po. La population, très clairsemée, oscille entre 30 et 40,000 habitants.

Situées en pleine zone tropicale, presque sous l'équateur, ces îles ont, sur la côte, un climat humide et malsain ; sur les montagnes, assez élevées, l'air est plus salubre, bien que la constance de la même température élevée (+ 25°) soit énervante et affaiblissante pour l'homme blanc.

L'humidité, très abondante, convient à merveille à plusieurs cultures tropicales. Les sommets sont couverts de *forêts* épaisses, qui fournissent d'excellents bois de construction. Le *riz*, le *maïs*, le *manioc*, les *ignames*, les *bananes* sont, comme sur le continent voisin, la nourriture principale des indigènes. La *canne à sucre* y prospère, mais c'est le *café* et le *cacao* qui entrent pour la part la plus considérable dans la valeur des exportations. On compte aussi sur les pentes plusieurs millions de pieds de *cinchonas*.

Le commerce des îles du golfe de Guinée, qui résulte de la vente de ces divers produits coloniaux, est encore peu considérable; il pourrait prendre une bien autre extension si les bras étaient plus nombreux et si le sol était entièrement cultivé. Ce sont en partie les fléaux occasionnés par la sécheresse qui font émigrer les habitants des Canaries ou des îles du Cap-Vert; c'est en revanche l'exagération de l'humidité qui écarte les colons du golfe de Guinée. Mais ce dernier groupe n'a pas, comme les premiers, l'avantage d'être journellement visité par de nombreux navires, dont le passage provoque forcément les échanges et amène la richesse.

III. — ILES DE L'ATLANTIQUE

Au large de l'Afrique, à plus de 1,500 kilomètres des côtes, le plateau central de l'Atlantique dépasse la surface des eaux en trois points. Ces îles, véritables rochers perdus dans l'immensité, sont l'*Ascension*, *Sainte-Hélène* et *Tristão da Cunha*. La première et la dernière sont à peine habitées (300 et 100 habitants), Sainte-Hélène doit à la salubrité de son air une population un peu plus dense (5,300 habitants).

Ces trois îles appartiennent à l'Angleterre, qui, avant le percement de l'isthme de Suez, avait dans les deux premières d'excellents points de relâche pour ses navires allant aux Indes, et qui y conserve des dépôts de charbon pour le cas où, en temps de guerre, la route directe de l'océan Indien lui serait fermée.

Quelques cultures permettent aux habitants de subsister et aux quelques navires qui relâchent de s'approvisionner. La pêche de la baleine amène tous les ans quelque mouvement à Sainte-Hélène, d'où les baleiniers expédient le produit de leur campagne.

Quant à Tristão da Cunha, séparée par plus de 2,300 kilomètres de tout continent, elle ne contient qu'une centaine d'habitants, et ne voit apparaître que de loin en loin quelques navires baleiniers ou chasseurs de morses.

IV. — ILES DE L'OCÉAN INDIEN

Les îles africaines de l'océan Indien sont beaucoup plus importantes et ont soulevé plus de compétitions de la part des puissances colonisatrices. C'est, depuis peu, la France qui y est prépondérante.

A. Madagascar. — **Géographie physique et politique.** — Madagascar est la troisième île du monde, par ordre de grandeur; sa superficie est en effet de 592,000 kilomètres carrés, plus par conséquent que celle de la France.

Bien que située à peu de distance du continent africain, Madagascar n'a aucun caractère commun avec lui, et rappelle beaucoup plutôt l'archipel Malais.

Le *relief* est formé par un grand plateau central, entouré et sillonné de hautes montagnes, et tombant presque à pic sur la côte orientale. A l'ouest au contraire, il s'abaisse plus doucement sur la plaine Sakalave. C'est de

ce côté que sont les fleuves, parmi lesquels le Betsibouke et son affluent l'Ikoupe. Aucun du reste n'est vraiment navigable.

Les côtes sont presque partout basses et plates, malsaines et peu dé coupées, sauf au nord, où les baies de Bombetoke, de Passandava, d'Antongil, et surtout l'admirable rade rocheuse de Diego-Suarez sont de bons abris.

Le climat, soumis à l'alternance des moussons, est différent d'après l'altitude : la côte, surtout la côte orientale, « le tombeau des blancs », est très malsaine, mais dès qu'on est arrivé sur le haut plateau, la température s'adoucit, l'Européen y vit parfaitement, y fait même souche et peut y travailler. Les pluies, fréquentes et considérables sur la côte est et au nord, diminuent avec l'altitude ; la partie sud-occidentale est beaucoup plus sèche et prend un caractère désertique assez accentué.

La population est peu dense : les évaluations varient de 2,500,000 à 5,000,000 d'habitants. Il faut distinguer deux races absolument différentes : dans la plaine, les Sakalaves de l'ouest et les Betsimisarakes de l'est, aborigènes ou venus de Cafrerie, sont des noirs, assez doux, mais pillards ; sur le plateau vivent les conquérants Hovas, peuplade malaise jaune, intelligente, beaucoup plus civilisée que les Malgaches proprement dits, et qui, surtout par suite de nos maladresses, avait su s'emparer de l'île entière. Quelques villes importantes doivent être citées : Antananarivo ou Tananarive (175,000 hab.), la capitale, Fianarantsoa et Tamatave, le port de la côte orientale.

La France, établie déjà à Fort-Dauphin, sous Richelieu, dans les archipels voisins en ce siècle, a d'abord établi son protectorat sur l'île entière (1885), puis, à la suite de l'expédition de 1895, rendue obligatoire par la duplicité des Hovas, en a pris définitivement possession au commencement de 1896.

Géographie économique. — En ce qui concerne les *ressources économiques*, Madagascar n'est pas un Eldorado, mais elle a toutefois une bonne valeur moyenne. A part certains cantons, où le sol exclusivement composé de sable et surtout peu arrosé (sud-ouest), présente l'aspect d'un désert, la terre est en général fertile et donne tous les produits.

Agriculture. — La *végétation forestière* y est puissante ; un cercle de forêts de 40 à 100 kilomètres de largeur enserre le plateau intérieur ; et si cette lisière ininterrompue de 4,000 kilomètres oppose aux communications un obstacle sérieux, elle n'en est pas moins une des principales richesses de l'île. D'un caractère tropical à l'est, cette forêt est plus pauvre à l'ouest, et, en certains endroits, rappelle la brousse soudanienne. Les bois de construction, propres à la mâture et aux édifices, sont remarquablement beaux ; les troncs droits et réguliers du « bois rouge » mesurent parfois plus de 18 à 20 mètres de hauteur ; on rencontre aussi des baobabs, des bambous gigantesques. Les bois d'ébénisterie et de teinture pourront également être exploités avec profit quand l'amélioration des voies de communication en permettra le transport.

Parmi les cultures alimentaires, celle du *riz* tient la première place.

Quelque primitifs que soient les procédés employés, le rendement est considérable et pourra être encore augmenté.

Les indigènes récoltent aussi en abondance les légumes et les fruits. *manioc*, *patates*, *ignames*, *pommes de terre*, *pois*, *bananes*, *oranges*, *figues*, *ananas*, *melons*. La *vigne*, introduite déjà une première fois il y a un demi-siècle, et abandonnée depuis, ne donne pas un excellent produit ; l'excès d'humidité rend le fruit aqueux.

Les cultures dites « coloniales » pourront réussir à Madagascar ; les essais tentés déjà semblent l'indiquer : la *canne à sucre* a donné quelques résultats, le *cotonnier* de même, le *tabac* peut être une source importante de revenus. La *vanille* et un certain nombre de *plantes à épices*, pourront être cultivées dans la région basse et moyenne. Sur le plateau, outre le riz, les cultures européennes seules sont appelées à quelque avenir.

Madagascar est, du moins dans la partie haute, un pays de *pâturages* et d'élevage. Le bétail y est abondant, particulièrement les *bœufs*. Ceux-ci appartiennent à l'espèce des *zébus* ou bœufs à bosse ; de taille moyenne, aptes à tous les usages, travaux agricoles, transport, ils servent même de monture ; leur viande est de bonne qualité, leurs cornes et leur cuir sont exportés en assez grande quantité. C'est Madagascar qui fournit de bœufs de boucherie la Réunion et Maurice qui ne peuvent suffire à leur alimentation.

Les *moutons* sont en petit nombre, mais les *volailles* sont abondantes, et les *abeilles* donnent déjà une quantité appréciable de cire.

Industrie. — Les ressources minérales, bien qu'abondantes, ne sont pas encore assez connues pour qu'on puisse prévoir l'avenir industriel de notre nouvelle colonie. En premier lieu, la *houille* semble, sinon complètement absente, du moins rare et de mauvaise qualité ; M. Gautier, un des derniers explorateurs de l'île, a découvert des mines de bitume, et croit pouvoir affirmer la présence du *pétrole*.

Le *fer* et le *cuivre* sont, par contre, abondants, et de bonne qualité. Quant à l'*or* et à l'*argent*, ils existent dans l'île : sont-ils en aussi grande quantité que quelques explorateurs l'ont dit, c'est ce qu'une étude sérieuse de l'île permettra seule de dire. Cependant les exploitations d'or de Suberbieville ont donné quelques résultats.

L'industrie proprement dite est encore dans l'enfance ; toutefois les Hovas sont d'habiles forgerons et tous les indigènes tissent des étoffes.

Commerce. — Mais l'absence de voies de communication et la difficulté d'en construire sont un des grands obstacles qui s'opposent au développement économique de l'île. Il n'existe pour le moment que des sentiers difficiles à suivre même pour les piétons, les transports se font à dos d'homme, ce qui grève considérablement le commerce et s'oppose absolument à l'exploitation des matières lourdes et encombrantes.

Le génie militaire a construit, pour les besoins de l'expédition de 1895, une route le long du Betsibouke jusqu'à Suberbieville, et s'occupe de la prolonger jusqu'à Tananarive ; en même temps, il travaille à la route de

la capitale à Tamatave; mais il faudra en ouvrir d'autres, et les difficultés seront grandes, surtout du côté de l'est où les montagnes sont particulièrement abruptes. Des projets sont faits actuellement pour établir une voie ferrée entre Tamatave et Tananarive.

Il n'y a, à proprement parler, pas de voies navigables; le Betsibouke, lui-même, n'a pas rendu au corps expéditionnaire les services qu'on en attendait. Peut-être pourra-t-on, comme on l'essaye maintenant, réunir l'une à l'autre les lagunes de la côte orientale et créer ainsi une voie au cabotage, assez actif dans cette région.

Les *ports* sont peu nombreux, et presque tous auraient besoin d'être appropriés. Mais déjà Majunga, avec sa belle rade, Tamatave, le port le plus voisin de Tananarive, sont importants; Fort-Dauphin, Nossi-Vé, Nossi-Bé jouent et joueront un rôle dans les relations de Madagascar avec l'extérieur. Quant à l'admirable rade de Diégo-Suarez, on en attend plutôt des services militaires. Ce pourra être le grand port de refuge et d'approvisionnement de notre flotte dans l'océan Indien; malheureusement les cyclones y sont fréquents et très violents.

Pour le moment, le *commerce* n'est pas actif, l'absence de voies de communication, l'état troublé de l'île depuis la dernière guerre s'opposent à son extension.

Aucune statistique ne permet de dire encore quelle est son activité, peu en rapport du reste avec ce qu'elle pourra être. L'*exportation* consiste surtout en bestiaux, riz, gomme, caoutchouc, cire, graines oléagineuses, etc. Des cotonnades d'Angleterre, des Indes ou des États-Unis, des alcools allemands, de la quincaillerie, tels sont les principaux éléments de l'*importation* (1).

La *France* tenait déjà, avant l'expédition, une place très importante dans le trafic de Madagascar; il est à espérer que l'annexion définitive de l'île ne fera qu'augmenter nos relations avec elle.

B. Les Comores. — Les Comores sont, au nord-ouest de Madagascar, un archipel volcanique peu considérable; à notre ancienne possession de *Mayotte* (1841), s'est ajouté le protectorat de l'archipel entier. Le climat, malsain, ne permet guère la colonisation proprement dite, mais la fertilité prodigieuse du sol permet d'en tirer de riches produits. La *canne à sucre* y réussit; le rhum de Mayotte est célèbre dans l'océan Indien; les autres cultures tropicales y seront assez rémunératrices, quand on sera parvenu à remédier au manque de bras. Les ports de Mayotte et d'Anjouan sont assez bons.

C. Amirantes et Seychelles. — L'Angleterre occupe, au nord-est de

---

(1) Commerce de Tamatave (1890) :

Importations		4.121.000 fr.
Tissus	2.728.000 fr.	
Exportations		2.354.000 fr.
Caoutchouc	1.011.000 fr.	
Total		6.475.000 fr.

la « Grande Terre », les archipels des Amirantes et des Seychelles. Peu étendues et peu peuplées, ces îles, au climat assez salubre, produisent de la *vanille*, du *clou de girofle*, mais tirent leurs produits les plus abondants du cocotier dont les noix et l'huile sont vendues en grande quantité. Le *coco de mer*, autrefois très recherché comme talisman, a perdu de son importance depuis qu'on en connaît la provenance.

Le commerce est peu actif; le port de *Mahé* est un point de relâche important dans l'océan Indien; cependant, depuis que la ligne d'Australie des Messageries maritimes françaises l'a abandonné pour Colombo, cette importance a sensiblement diminué.

L'île de *Socotora*, au large du cap Gardafui, appartient aussi aux Anglais; mais ceux-ci semblent avoir plutôt vu, dans ce rocher presque désert, une position stratégique importante à l'entrée de la mer Rouge qu'une véritable colonie.

D. Les Mascareignes. — Les « îles sœurs » de l'océan Indien, *la Réunion* et *Maurice*, ont bien des caractères communs. Presque également étendues, soumises au même climat, produisant à peu près les mêmes denrées, colonisées, mises en valeur et peuplées par les Français, habitées encore aujourd'hui de colons parlant notre langue, elles ont eu cependant des destinées diverses : les traités de 1814 ont donné l'île de France à l'Angleterre, qui l'a appelée Maurice, mais ont laissé la Réunion, la moins riche des deux, à la France.

Il y a du reste quelques différences essentielles à signaler entre les deux îles. Toutes deux sont d'origine volcanique, mais la Réunion est beaucoup plus montagneuse, et possède un volcan en activité; si l'altitude donne à la Réunion une plus grande variété de productions et un climat plus sain, elle enlève aussi une part importante de sa superficie à l'agriculture. Du reste, bien que les Européens s'acclimatent assez facilement dans les deux îles, ils n'y peuvent travailler, et, depuis la suppression de l'esclavage, le manque de bras empêche la culture de s'étendre comme elle le devrait. Cet inconvénient se fait surtout sentir à la Réunion où l'opposition du gouvernement anglais ne permet pas d'amener des coulies indiens.

Agriculture. — Les *forêts*, autrefois abondantes, ont presque disparu de Maurice, et sont fort diminuées à la Réunion. Quelques essences précieuses pour les constructions et l'ébénisterie y subsistent encore. Le déboisement a du reste rendu les cours d'eau plus torrentiels et le climat moins salubre.

Comme dans les Antilles, les cultures « vivrières » ont été presque abandonnées; les céréales, autrefois source d'abondants revenus, ne sont plus cultivées que sur des portions très faibles du territoire. Le climat s'opposant en outre à l'élevage du bétail, ces îles sont, pour leur approvisionnement en vivres, à la merci de l'importation, en particulier de celle de Madagascar.

Les colons ont, au contraire, donné tout l'espace dont ils pouvaient disposer aux *cultures coloniales*. Après s'être livrés successivement à la

culture du *café*, puis des *épices* et de la *vanille*, ils se sont presque exclusivement adonnés à celle de la *canne à sucre*, qui leur semblait promettre un revenu plus considérable. Mais la crise sucrière et la fatigue du sol épuisé par cette culture constante et intensive, ont, après quelques années de prospérité inouïe, beaucoup diminué la richesse des deux îles. La Réunion a plus souffert que sa voisine de cet état de choses; elle n'exporte plus que 40,000 tonnes environ de sucre, au lieu de 50,000 en 1877.

Les colons commencent à revenir aux anciennes cultures; le *café* a repris un peu de faveur à la Réunion; la *vanille*, le *tabac*, les *épices* et le *cacao* sont cultivés sur quelques centaines d'hectares.

Industrie. — Aucune richesse minérale n'est exploitée dans les deux îles, et l'industrie, qui trouve cependant une puissante provision de force motrice dans les torrents, se borne presque exclusivement à la préparation du sucre et du rhum.

Commerce. — Les *voies de communication* ne sont pas également développées dans les deux îles. Le sol très montagneux de la Réunion n'a permis jusqu'ici que l'établissement d'une route de ceinture et de quelques chemins transversaux. Ajoutons-y une voie ferrée circulaire qui réunit le port de la Pointe-de-Galets à Saint-Benoît et à Saint-Pierre. Maurice, plus basse, est plus riche en routes et en chemins de fer (1).

Seule, Maurice possède un bon *port* naturel, *Port-Louis*; quant à la Réunion, on a dû remplacer ses dangereuses rades foraines par le port créé de toutes pièces de la *Pointe-des-Galets* (2).

Le mouvement total du commerce approche de 200 millions, mais dans ce total les trois quarts reviennent à Maurice. Les *exportations* plus importantes que les *importations* à Maurice, le sont moins à la Réunion. Les Mascareignes exportent surtout du sucre, et importent des « vivres » et des produits manufacturés (3).

---

(1) Chemins de fer :

La Réunion	125 kilomètres.
Maurice	169 —

(2) Mouvement des ports :

La Réunion (1892) :

	Navires.	Jauge.
Entrées	127	131.724 tonneaux.
Sorties	107	133.810 —
	234	265.534 —

Maurice (1894) :

	Navires.	Jauge.
Entrées	335	316.350 tonneaux.
Sorties	340	324.748 —
	675	641.098 —

(3) Commerce :

	Importations. Francs.	Exportations. Francs.	Total. Francs.
La Réunion (1893)	21.776.000	15.719.000	37.495.000
Maurice (1894)	49.997.000	74.010.000	124.007.000

Les deux métropoles font respectivement la plus grande partie du commerce de leurs colonies.

Maurice et la Réunion avaient naguère beaucoup plus d'importance comme points de relâche, lorsque les navires à destination de l'Extrême-Orient doublaient encore le Cap. Ces deux îles sont aujourd'hui loin du chemin suivi par les steamers, surtout depuis que la compagnie des Messageries a abandonné, pour la ligne d'Australie, l'escale de la Réunion. Mais les navires anglais qui se rendent au cap de Bonne-Espérance par le canal de Suez, ou en reviennent, s'arrêtent encore à Maurice. Cette île est le nœud des relations des colonies anglaises du Cap avec l'Inde, la Malaisie et l'Australie.

Toutefois les possessions britanniques de Maurice et des Seychelles n'empêchent pas que les îles africaines de l'océan Indien ne soient avant tout des terres françaises, puisque l'une s'appelait jadis l'île de France et que l'autre nous appartient encore. Et pourtant la comparaison n'est pas flatteuse pour nous; le commerce de nos possessions : Réunion, Madagascar, Comores, atteint tout au plus la moitié du chiffre du commerce de l'île Maurice seule.

Mais la Réunion ne subit sans doute qu'une crise passagère; la grande terre de Madagascar, à peine connue, sera bientôt exploitée, quand les voies de communication en auront facilité la pénétration : les Comores enfin, voisines de Zanzibar, verront assurément leur importance grandir, à mesure que se développera l'Afrique orientale. Il faut espérer que nous saurons tirer parti de cette situation si avantageuse et ne pas en laisser le bénéfice à d'autres, toujours prêts à nous supplanter et à profiter de nos fautes ou de notre négligence.

Conclusion : Valeur de l'Afrique. — On doit se garder de personnifier l'Afrique et de raisonner, en termes généraux, sur les parties très diverses de caractère et de valeur qui la composent. Il n'est, sauf l'Océanie, formée de morceaux épars, aucune partie du monde qui soit moins cohérente. Au nord le Maroc et l'Algérie-Tunisie sont mieux séparés du reste de l'Afrique par le Sahara, que des pays riverains de la Méditerranée par cette mer sociable et de navigation facile. La parenté du misérable Sahara avec l'Arabie, classée avec les péninsules asiatiques d'Inde et d'Indo-Chine qui lui ressemblent si peu, est manifeste. Il serait grandement imprudent de considérer comme un seul pays uniforme et également riche, tout ce qu'une appellation devenue populaire désigne sous le nom de Soudan. L'Afrique congolaise déverse son trafic naissant en partie vers les bouches du grand fleuve, en partie vers les colonies anglaises ou allemandes d'Afrique orientale, attestant aussi son manque d'homogénéité économique. L'Afrique australe présente, de l'océan Indien à l'Atlantique, une série de contrastes très marqués.

C'est ce qui rend le recours à la science rigoureuse si nécessaire dans l'étude du développement économique des pays africains. Certes notre siècle s'est honoré en faisant si vite, si complètement, au prix de vies si précieuses, la découverte de l'Afrique, en hâtant son exploitation qui

profitera, en fin de compte, aux indigènes comme à leurs initiateurs Européens. L'Amérique devenant libre de ses destinées économiques et capable de réagir en refoulant les importations européennes, l'Inde, l'Indo-Chine et l'Extrême-Orient asiatique s'émancipant à leur tour, soit sous la direction de métropoles privilégiées, soit par l'effort de civilisations indigènes, l'Afrique est le recours des grands peuples industrieux et commerçants auxquels il faut de nouveaux marchés de vente d'objets manufacturés et d'achat de matières premières. De là l'essor de la colonisation africaine.

Dans cette œuvre la France et l'Angleterre ont eu le rôle prépondérant : l'Allemagne a su habilement choisir les théâtres de son activité économique. Nous avons essayé de montrer la valeur de chaque région et de marquer les chances de succès de chacun des peuples colonisateurs qui se partagent en hâte ce mélange de pays riches, médiocres ou pauvres, dont se compose l'Afrique, splendeurs de l'Adamaoua, des pays Haoussas, du Soudan guinéen, ressources moyennes de l'Algérie-Tunisie, du Cap et du Transvaal, misères du Sahara et du Kalahari. On comprend que, par sa complexité même, pareille question passionne savants, explorateurs, hommes d'État et négociants. Là est une réserve pour les peuples mal pourvus jusqu'ici de colonies, ou dont le riche et exubérant commerce a besoin de nouveaux marchés.

SIXIÈME PARTIE

LES AMÉRIQUES

GÉNÉRALITÉS.

L'espace qui sépare les deux extrémités orientale et occidentale de l'Ancien Continent est partagé en deux par la longue bande des Amériques ou Nouveau Continent. Cette position entre deux grands océans, et deux parties de continent anciennement civilisées, et le fait qu'elle a été plus récemment peuplée, ont eu des conséquences très grandes pour le développement économique de l'Amérique. Pays de colonisation, puis d'exploitation pendant longtemps, elle tend de plus en plus à vivre par elle-même, à se débarrasser de la domination économique de l'Ancien Monde, comme elle en a déjà secoué le joug politique. Enfin, peuplée par tout ce qu'il y avait d'esprits aventureux dans l'Europe, elle a passé rapidement par les premiers degrés de la civilisation pour arriver tout de suite à un état très avancé. Les États-Unis, en particulier, semblent, sur beaucoup de points, être à l'avant-garde de la civilisation, et, en particulier, pour ce qui est de l'application des sciences aux divers modes de production.

Mais il s'en faut que toute l'Amérique puisse être considérée comme également civilisée; les conditions naturelles, le caractère des peuples qui l'ont colonisée, l'état politique même, tout y a établi des différences considérables.

Quelques caractères généraux se reproduisent d'un bout à l'autre du continent, et entraînent d'importantes conséquences.

C'est d'abord au point de vue du relief, l'existence, depuis l'océan Glacial arctique jusqu'à l'océan Glacial antarctique, d'une immense plaine, presque sans dénivellation, où les fleuves s'étendent en d'immenses réseaux navigables, à peine séparés les uns des autres, quand même ils le sont. Aucun obstacle ne s'opposera donc ni à la répartition des influences climatiques, ni aux relations commerciales.

Mais cette plaine est très nettement séparée à l'ouest de l'océan Pacifique par la haute muraille presque ininterrompue de la Cordillère américaine; à l'est, au contraire, malgré l'interposition des massifs des Alleghanys, des montagnes guyanaises et du plateau brésilien, la plaine communique

presque librement avec l'océan Atlantique vers lequel elle s'incline, comme, de l'autre côté, l'ancien monde penche vers lui. Les deux continents se regardent par-dessus ce fossé, qui est devenu beaucoup plus une voie de communication fréquentée, un lien, qu'une séparation.

Au point de vue des rapports du continent avec la mer, un nouveau caractère général doit être signalé. Sauf le grand golfe du Mexique, qui pénètre profondément entre les deux moitiés du continent, sauf aussi les baies inutilisables de l'océan arctique, la mer ne pénètre pas beaucoup le Nouveau Monde, dont le caractère général est la massivité relative des contours. Il est vrai que les admirables fleuves navigables qu'il possède rachètent, pour une part, cette infériorité à l'égard de l'Europe.

Le climat est une conséquence de ces conditions : l'Amérique septentrionale est presque tout entière au nord de la zone tropicale et, en l'absence de toute séparation bien nette, elle subira les mêmes conditions de climat d'une de ses extrémités à l'autre, sauf quelques différences toutes locales. En outre elle est bordée à l'ouest par une barrière que les vents tièdes et humides de l'océan Pacifique ne peuvent franchir. Son climat est donc continental, sujet à des variations considérables de température, et relativement peu humide, du moins sur la plus grande partie de sa superficie.

L'Amérique méridionale, au contraire, est en grande partie comprise dans la zone tropicale; en outre, elle est largement ouverte à l'influence de l'Atlantique qui, dans l'hémisphère sud, se manifeste sur la côte occidentale par les vents alizés, humides et chauds. Aussi l'Amérique méridionale a-t-elle un caractère général bien différent de celui de l'Amérique du Nord; elle a une température élevée, une atmosphère humide, conditions particulièrement favorables à l'exubérance de la végétation, mais moins propices à l'acclimatement des blancs. L'Amérique centrale, insulaire ou découpée, tropicale par situation, subit l'influence de la mer qui la pénètre et jouit d'un climat relativement doux, plus habitable pour les Européens, et d'une végétation non moins riche.

Les fleuves, nous avons eu l'occasion de le signaler déjà, ont, dans la vaste plaine, un espace suffisant pour se développer sur de grandes longueurs, et offrent d'admirables voies navigables aux communications : leurs affluents, nombreux, riches en eau, rapprochent leurs sources de manière qu'il soit très facile de les relier les uns aux autres. Les deux Amériques sont le pays des grands fleuves navigables.

Les populations autochtones ont disparu presque complètement de l'Amérique du Nord, ou du moins, devant l'invasion souvent peu amicale des Européens, ont été réduites à ne presque plus compter dans la vie du pays. Elles ont été remplacées par les immigrants, saxons en grande majorité (Anglais, Allemands), celtes ou latins pour une plus petite part (Français, Irlandais ou Italiens). Les nègres importés autrefois, les Chinois, contre l'immigration desquels on est obligé de se défendre, jouent un rôle important dans la vie économique.

Dans l'Amérique du Sud, les peuples conquérants n'ont pas détruit les

races indigènes, ils se sont même mélangés à elles dans de grandes proportions. Il est vrai que les Latins qui ont colonisé cette partie du Nouveau Monde (Espagnols et Portugais), n'ont pas gagné, à ce mélange, l'amour du travail qui leur manquait, et que l'Amérique du Sud souffre beaucoup du manque de bras.

Sauf le Dominion du Canada, les Antilles, les Guyanes, l'Amérique ne comprend plus de colonies européennes, et se compose d'un grand nombre de républiques indépendantes, malheureusement trop troublées dans la partie latine, par les compétitions politiques, pour pouvoir se livrer complètement au travail.

Les richesses naturelles sont immenses : la richesse agricole existe presque partout, d'une extrémité à l'autre du continent (végétation tropicale, naturelle ou cultivée dans la plus grande partie de l'Amérique du Sud, et dans l'Amérique centrale ; cultures de la zone tempérée, élevage dans le reste) ; la richesse minérale est presque aussi répandue, presque tous les minerais, et les plus utiles (pierres et métaux précieux, houille, fer, pétrole) s'y trouvent à profusion. Mais leur utilisation n'est encore sérieuse que dans les États-Unis.

L'Amérique est donc admirablement douée par la nature. Remarquable pays d'exploitation pendant longtemps, fournissant à l'Europe la plus grande partie de ses matières premières, elle s'est lassée de ce rôle, et commence à vouloir mettre en œuvre elle-même ses incalculables richesses ; cette transformation, presque accomplie aux États-Unis, est encore bien peu avancée dans le reste du Nouveau Monde. Mais les nations européennes doivent renoncer à considérer l'Amérique comme une source de matières premières, et un marché pour leurs objets fabriqués. Elles doivent même commencer à redouter la concurrence de pays comme les États-Unis. La maxime de Monroë, « l'Amérique aux Américains », d'abord d'une signification purement politique, en prend une économique, et qui doit faire réfléchir l'Europe.

CHAPITRE PREMIER

CANADA

§ I. — Coup d'œil sur la géographie physique et politique.

Situation, dimensions. — La « Puissance du Canada » (Dominion of Canada) occupe toute la partie septentrionale de l'Amérique du Nord, à l'exception du territoire d'Alaska. Bornée par les océans Glacial arctique, Pacifique et Atlantique, elle confine au sud aux États-Unis dont les grands lacs et le Saint-Laurent la séparent sur un assez long espace. La superficie, un peu inférieure à celle de l'Europe, est d'environ 8,768,000 kilomètres carrés.

Relief et littoral. — Le Canada est, essentiellement, une immense plaine inclinée vers le nord et vers l'est. A l'ouest, le système des montagnes Rocheuses et celui des Cascades enserrant un grand plateau montueux, couvrent la Colombie britannique. A l'est, le plateau des Laurentides, qui ne dépasse pas 1,000 ou 1,200 mètres, et quelques hauteurs terminant au nord les Alleghanys sont les seuls accidents du sol.

Le littoral, très développé, n'offre cependant qu'une longueur utilisable médiocre. Il faut, en effet, considérer comme inutilisables toutes les côtes de l'océan Glacial. Sur le Pacifique, les archipels côtiers de Vancouver et de la Reine Charlotte délimitent d'excellentes rades bien abritées; sur l'Atlantique, l'admirable golfe du Saint-Laurent, et la péninsule bien articulée de Nouvelle-Écosse offrent d'excellents abris à la navigation.

Climat et cours d'eau. — Le Canada, largement ouvert à l'influence des vents polaires, abrité des vents doux du Pacifique, subit un climat très froid. L'hiver y est très long et très rigoureux. Montréal et Québec, sous la latitude du centre de la France, sont situées sur l'isochimène de — 10°, celui de — 20° passe au sud de la baie d'Hudson. Il est vrai que les températures d'été sont relativement plus élevées que celles de l'Europe, à latitude égale. Les pluies, rares dans la plaine de l'ouest, au pied des montagnes Rocheuses, s'accroissent à mesure qu'on se rapproche de l'océan Atlantique. Seule, la mince bande de territoire qui borde le Pacifique est bien arrosée (2 mètres et plus), et jouit d'un climat tempéré par les courants et les vents chauds de l'ouest.

Les fleuves du Canada sont d'une richesse inouïe, mais ils ne sont pas complètement formés encore, et se composent presque exclusivement de chapelets de lacs réunis par des cours d'eau souvent coupés de rapides. Le Mackensie, le Nelson, et tous ceux qui se jettent, soit dans l'océan

Glacial, soit dans la baie d'Hudson, appartiennent à cette catégorie. En outre, gelés pendant de longs mois chaque année, ils ne rendent pas de services. Le Saint-Laurent, qui sert d'émissaire à l'immense réservoir des grands lacs, est d'une autre utilité ; il est navigable pour les plus grands navires jusqu'à Montréal, et, des canaux permettant d'éviter les nombreux rapides, les navires moyens peuvent remonter jusqu'au lac Supérieur. Ce fleuve compense la faible articulation du littoral. A l'ouest, il n'y a que des torrents presque innavigables.

Populations. — Les Indiens ne sont plus très nombreux au Canada. C'est tout au plus si l'on en compte une centaine de mille. La population totale s'élevait en 1891 à 4,833,239 habitants, c'est-à-dire à peu près 0,6 par kilomètre carré, inégalement répartie (Ile du Prince-Édouard, 20 par kilomètre carré; Colombie britannique, 0,1).

La race française et franco-canadienne (Bois-brûlés) représente plus du quart du total, et, en tout cas, la plus grosse agglomération des gens de même race et de même langue (1). Il est bon de faire remarquer que nos compatriotes augmentent rapidement par le seul excédent des naissances. De 50,000 à peine en 1759, ils sont arrivés à 1,500,000, et à plus de 2 millions si l'on tient compte du grand nombre de ceux qui émigrent aux États-Unis. Ils sont surtout massés dans la province orientale de Québec, et ont envoyé quelques essaims dans la nouvelle province de Manitoba.

Gouvernement. — La Puissance du Canada est une confédération de colonies anglaises, fondée à partir de 1867, et jouissant d'une très large autonomie. La mère-patrie n'est représentée que par un gouverneur général qui possède le droit de veto, mais n'en use pas. Il est assisté d'un ministère responsable devant deux Chambres : le Sénat, nommé à vie par le gouverneur en conseil des ministres, et la Chambre des communes élue au suffrage presque universel. Chacune des « provinces » est gouvernée de même par un lieutenant-gouverneur et une ou deux Chambres. Il n'y a ni armée ni marine permanentes. Les finances de l'État sont presque exclusivement alimentées par les douanes et la vente des terrains (2).

---

(1) Population, d'après le langage (1891) :

Langue anglaise..	3.428.265	personnes (dont Irlandais, Allemands, etc.).
— française..	1.404.974	—

Villes principales :

Montréal.....	216.650 hab.	Québec.....	63.090 hab.
Toronto.....	181.220	Ottawa (capitale)...	44.130

Religion :

Catholiques..... 1.992.017

(2) Finances de la Confédération (1894) :

Budget : recettes et dépenses égales....	238.383.500 fr.
Dépenses militaires.....	6.422.500

§ II. — Géographie économique.

Les ressources économiques dont dispose le « Dominion », offrent une analogie remarquable, et d'ailleurs très naturelle, avec celles de la Sibérie. Dans les deux régions, l'exploitation des forêts et des richesses animales qu'elles contiennent, la pêche maritime et fluviale, l'extraction des métaux précieux et d'abondants minerais usuels constituent à la fois la principale occupation des habitants et leur plus important revenu. L'exploitation du sol par l'agriculture et par l'élevage ne vient jusqu'à présent qu'en seconde ligne. Mais il est certain que le Canada est de beaucoup le plus privilégié des deux: les distances y sont moins énormes, la mer plus rapprochée et plus accessible, la température plus clémente, les districts cultivables plus étendus. Au sud enfin s'étendent, au lieu de déserts et de steppes, les régions fertiles et déjà relativement peuplées des États-Unis.

A. — Agriculture.

C'est le climat et la distance qui opposent le plus d'obstacles à la mise en valeur des terres canadiennes. D'immenses espaces, au nord et au nord-ouest, resteront éternellement fermés à toute culture, grâce à la rigueur du climat. On évalue leur superficie à plus de 600 millions d'hectares, soit environ les deux tiers de l'Europe; mais ce sont en partie les territoires de chasse. On y a découvert aussi de nombreux gisements miniers que l'établissement de voies de communication permettra peut-être d'exploiter un jour. Au sud de cette région désertique et glacée, s'étend une zone d'une quinzaine de millions d'hectares, au sol aride encore, aux pluies rares et peu abondantes, zone également impropre à la culture régulière, mais où croît néanmoins une herbe excellente, dont le bétail est très friand et où l'élevage pourrait en conséquence prendre un grand développement. La zone des prairies proprement dites, plus fertile, mieux arrosée, couvre une surface sensiblement égale. La culture pourra s'en emparer; mais la conquête sera pénible, car le climat est toujours excessif et sujet à de brusques variations. Ce n'est qu'en deçà de ces diverses zones que l'humidité et la chaleur deviennent assez grandes pour permettre à la végétation forestière de prendre régulièrement possession du sol sur une étendue double au moins de celle de la France.

Il reste environ 100 millions d'hectares pour la zone méridionale de la Colombie britannique et du Manitoba, et pour le Canada proprement dit.

Dette publique.....	1.541.740.000 fr.	
Intérêt annuel.....	50.000.000	environ.

Finances provinciales (1893) :

Recettes.	Dépenses.	Dette.
59.180.000 fr.	59.362.500 fr.	114.707.500 fr.

Dans cette région, qui est véritablement le seul pays de colonisation régulière possible, les conditions sont bien autrement favorables. Le sol est très fertile et constitue d'excellentes terres à blé; l'humidité est abondante et répartie sur toute l'année, surtout à l'ouest. La neige, qui couvre le sol pendant l'hiver sous une couche épaisse, protège en outre les plantes contre les rigueurs du froid. Ajoutons que les communications sont relativement faciles, grâce au voisinage des grands lacs, et aux secours, malheureusement précaires encore, qu'offre l'immense Saint-Laurent.

La Colombie britannique est sans doute séparée à l'est du reste du Dominion par la puissante masse des montagnes Rocheuses, qui constituent une barrière sérieuse; elle trouve en revanche un débouché très facile dans les excellents ports de la côte Pacifique.

En somme, la zone utilisable de l'Amérique anglaise, bien que relativement peu étendue, est encore bien médiocrement exploitée. Ce n'est guère que dans les provinces orientales, de Québec et d'Ontario, que l'on trouve des champs nombreux (25 p. 100) (1).

La « Puissance » pourrait aisément nourrir 50 ou 100 millions d'habitants, au lieu de 5. Mais les progrès de la colonisation sont lents, malgré la fécondité remarquable des familles d'origine française. La raison en est dans le voisinage des États-Unis; les émigrants européens, pour qui le plus court chemin passe par New-York, s'arrêtent aux États-Unis. On a essayé de remédier à cet inconvénient par l'établissement du chemin de fer transcanadien, qui part de Halifax. Mais si le Manitoba a pris depuis lors un essor prodigieux, il le doit à des cultivateurs canadiens ou Yankees, non à des Européens, encore effrayés par les légendes sur les « arpents de neiges ». Cette absence d'émigration européenne a contribué à maintenir les colons canadiens dans leur ancienne routine agricole; les progrès de la science, si avidement appliqués par leurs voisins du sud, ne le sont pas encore par les Canadiens.

Forêts. — Les forêts sont une des grandes richesses du pays. Il est vrai que des incendies fréquents ont créé des vastes clairières, et que le défrichement fait de grands progrès dans le sud au profit de l'agriculture. Les forêts reculent donc vers le nord, région impropre à toute autre culture. Il suffira de protéger ces réserves contre le gaspillage. Le Canada restera un grand pays producteur de bois, et cette ressource a d'autant plus de valeur que les États-Unis, par suite des défrichements, commencent à manquer de forêts. Quoique la Colombie britannique possède d'admirables forêts de pins, dont certains ont 135 mètres de hauteur et 35 de circonférence, ce sont encore les régions du sud-est, aux excellentes voies flottables, notamment le bassin de l'Outaouais, qui fournissent la presque totalité des bois exportés. Ces bois descendent en « cages » ou trains jusqu'à Québec où on les embarque. Les essences les plus répandues sont

(1) Terres améliorées ou cultivées (1891).... 35.885.300 hectares.

le pin, le sapin, le mélèze, le chêne et le bouleau (1). La concurrence en Europe des bois scandinaves et russes nuit à l'exportation canadienne.

Cultures. — L'ancienne importance du Canada comme pays producteur de *céréales* a beaucoup souffert de la concurrence des États-Unis, dont il n'est plus sous ce rapport qu'une simple annexe; en effet, le Canada ne peut exporter ses céréales qu'en cas de mauvaise récolte dans la vallée du Mississipi.

Et pourtant les terres à blé du Canada sont très vastes, de qualité supérieure, et le rendement moyen atteint des chiffres très élevés, surtout au centre dans les districts du Manitoba, de l'Assiniboia, de l'Alberta, où il dépasse 20 hectolitres à l'hectare et monte parfois jusqu'à 40 ou 45. Aucune partie du sol de l'Union ne peut rivaliser avec ces terres si fécondes; mais jusqu'à présent la concurrence n'est pas à craindre pour les États-Unis, car la production totale reste encore, faute de bras, très médiocre, malgré des progrès sensibles.

Le *blé* est surtout cultivé dans le sud de la province d'Ontario, puis dans le Manitoba. L'*avoine* donne un revenu beaucoup plus considérable, et réussit dans toute la partie orientale. L'Ontario méridional revient en tête, pour la culture du *maïs*, de l'*orge* et du *seigle*. C'est donc cette province située sur les latitudes de Rome et de Florence, qui est aujourd'hui le centre de la culture des céréales. Les districts du Manitoba, beaucoup plus fertiles, manquent encore de bras pour lutter (2).

Les *pommes de terre* sont, dans le groupe acadien si peu productif en blé, la nourriture principale des habitants; mais cette culture n'a pas d'autre importance économique et ne fournit qu'une valeur insignifiante à l'exportation.

Les *légumes* sont produits surtout par l'Ontario, auquel il faut joindre la Colombie britannique, rivale de la Californie.

L'industrie horticole et la production des *fruits* prendront peut-être dans le Dominion un grand développement : l'humidité modérée et les chaleurs estivales sont très favorables à la maturité des *pommes*, *poires*, *pêches*, *fraises*. La *vigne* réussit bien dans le comté d'Essex, entouré de toutes parts par les grands lacs, et où la température hivernale reste assez douce, grâce à l'influence de ces immenses masses d'eaux.

Les cultures industrielles n'ont aucune importance au Canada : le *houblon*, le *tabac*, le *chanvre*, le *lin*, couvrent tout au plus quelques hectares dans la province de Québec et dans le Nouveau-Brunswick.

---

(1) Forêts (1891) :

Superficie.....	322.242.000	hectares.
Production.....	400.355.000	francs.
Exportation.....	136.037.500	—

(2) Culture des céréales (dans les terres amendées) 1891 :

Superficie totale.....	8.041.539	hectares.
Blé.....	1.100.415	—

Élevage. — L'Amérique anglaise peut devenir un grand pays d'élevage. Les prairies humides de l'est et de la Colombie britannique conviennent à merveille aux bêtes à cornes.

Les pâturages plus secs du centre peuvent recevoir et nourrir, comme aux États-Unis, d'immenses troupeaux de moutons; mais ce genre d'industrie a beaucoup souffert jusqu'à ce jour, tout aussi bien que la culture des céréales, du voisinage de l'Union, qui défie toute concurrence grâce à l'organisation merveilleuse de ses voies de communication et de ses chemins de fer. C'est ainsi que les Canadiens n'ont pas encore su tirer parti des vastes territoires de l'ouest, en deçà des Montagnes Rocheuses, pour l'élevage du mouton et la production de la laine. Les moutons sont, pour le moment, élevés surtout dans l'île du Prince-Édouard et la péninsule voisine.

Le bétail canadien est en général excellent et fait une sérieuse concurrence sur les marchés de Liverpool et de Londres aux produits mêmes de la métropole. C'est d'ailleurs le Canada qui a fait en 1884 les premières tentatives pour le transport en Angleterre des bêtes vivantes, bêtes à cornes et moutons; et s'il est douteux qu'il puisse soutenir la concurrence avec les États-Unis pour le commerce de la *viande*, il trouvera sûrement de gros revenus dans la fabrication du *fromage* et du *beurre*, industries très prospères, spécialement concentrées à Québec pour le beurre, dans l'île du Prince-Édouard et dans la Nouvelle-Écosse pour le fromage La production de la *laine* est insignifiante.

Chasse et pêche. — La chasse a été longtemps la principale ressource des indigènes et des colons. Les « coureurs des bois » expédiaient, du temps de l'occupation française, leurs pelleteries à la Rochelle. Des compagnies anglaises, fusionnées sous le nom de Compagnie de la baie d'Hudson, ont gardé le monopole de la chasse et de la vente des fourrures jusqu'en 1865. Depuis cette époque, malgré l'existence des « forts de traite » échelonnés jusqu'à l'Alaska, le produit de la chasse a beaucoup diminué, les animaux fuyant devant les défrichements. Les peaux les plus précieuses sont celles des renards noirs et argentés, mais les plus nombreuses sont celles du rat musqué, du vison, du castor, du bœuf musqué, de l'hermine et de la martre. Montréal en est le grand marché.

La *pêche* a beaucoup plus d'importance : c'est une des grandes industries canadiennes, aussi bien sur la mer que dans les lacs, aussi bien dans la Colombie britannique que dans les districts acadiens. Le produit total dépasse 100 millions de francs par an, et provient surtout des provinces de Nouvelle-Écosse, Colombie britannique, Nouveau-Brunswick et Québec. Les principales espèces capturées sont la *morue*, le *saumon*, le *hareng*, le *maquereau* et le *homard* (1).

---

(1) **Pêcheries (1894) :**

Produit total.....	103.597.500	francs.
Exportation.....	55.513.500	—

Résumé. — On voit en résumé que la culture des céréales et plus encore peut-être l'industrie de l'élevage, sont appelées à contribuer pour la plus forte part à la prospérité de ce pays jeune et en grande partie vierge, dont la valeur actuelle est encore si médiocre.

B. — Industrie.

Le Canada peut devenir également un grand pays d'industrie, il ne lui manque ni la matière première ni la force motrice sous toutes ses formes : chutes d'eau, bois, houille.

Les *richesses minérales* de la colonie sont encore peu connues et celles des districts de l'est ont été jusqu'à ce jour à peu près seules exploitées. Mais la région montagneuse de l'ouest est riche en métaux précieux et en houille : c'est la Californie du Canada. Les travaux d'établissement du « Transcanadian railway » ont révélé de plus, en de nombreux endroits des territoires, d'abondants gisements de divers minerais, dont l'exploitation pourra être utilement entreprise dès que les voies de communication seront plus développées.

C'est dans l'île de Vancouver et dans l'archipel de la Reine-Charlotte que se rencontrent les champs de *houille* les plus vastes du Canada: mais ils ne fournissent encore, vu les difficultés des communications, qu'un contingent relativement faible à la production totale, tandis que l'île du Cap-Breton et la Nouvelle-Écosse continuent à produire le combustible minéral en assez grande quantité (1).

L'*or*, exploité autrefois dans la Nouvelle-Écosse, se tire surtout maintenant des placers du Fraser, l'*argent* s'exploite dans le district d'Algoma, au nord du lac Supérieur; le *fer* est répandu surtout dans la Nouvelle-Écosse, les provinces de Québec, d'Ontario, à Vancouver; le *cuivre*, dans l'île de Cap-Breton et près de Québec. De grandes sources de *pétrole* sortent du sol dans la région des grands lacs et près du fleuve Athabasca. Les *pierres* de toutes sortes sont enfin nombreuses et les *phosphates* abondent (2).

Des richesses minérales si abondantes ont permis à l'*industrie proprement dite* de prendre un développement notable. Mais ce sont surtout les produits végétaux et animaux du sol qui fournissent jusqu'à présent

---

(1) Houille au Canada (1894) :

Bassin houiller des « Territoires occidentaux » (superf.).	16.770.000 hectares.
Production totale du Canada	3.853.000 tonnes.

(2) Valeur de la production minérale (1894) :

Or	4.772.000 francs.
Nickel	10.000.000 —
Pétrole	4.176.500 —
Cuivre	4.028.500 —
Argent	2.046.000 —

la matière première au travail industriel : il va sans dire, au reste, que les diverses branches d'industrie ne sont guère actives que dans les districts orientaux, où la population est massée en plus grand nombre et où se concentrent toutes les ressources du pays. La province d'Ontario est au premier rang pour l'industrie comme pour l'agriculture.

L'industrie du *bois* est au Canada l'une des plus actives. Elle est concentrée dans les districts forestiers : Nouveau-Brunswick, région septentrionale des provinces de Québec et d'Ontario, Colombie britannique ; c'est en général au centre des forêts ou dans leur voisinage immédiat que l'on fait subir aux arbres abattus la première transformation industrielle, équarrissage, sciage. L'abondance des chutes d'eau y rend d'ailleurs facile et économique l'établissement des scieries ; mais c'est plus bas, au confluent des cours d'eau, que se forment les « cages ». Près du Saint-Laurent ou encore sur les bords de la mer, les bois destinés à l'industrie sont soumis définitivement au travail d'assemblage, auquel ils sont propres ; c'est là en particulier que se trouvent les chantiers de constructions navales. Québec était jadis célèbre pour l'habileté de ses ouvriers dans ce genre d'industrie, qui est depuis vingt ans complètement tombé. C'est le Nouveau-Brunswick qui construit actuellement le plus grand nombre de navires.

Les industries *alimentaires* occupent également beaucoup d'ouvriers : la transformation des céréales et particulièrement des blés en *farines*, qui est au premier rang de cette branche d'industries, s'opère de préférence dans la région des lacs, sur les lieux mêmes de production. La valeur des farines qui sortent des moulins de l'Ontario représente au moins les trois quarts de la valeur totale des farines canadiennes. La fabrication de la *bière* et la préparation du *tabac* ont beaucoup moins d'importance. Mais le travail industriel qui s'applique aux produits alimentaires de l'élevage a, dans l'ensemble des ressources du Canada, une véritable valeur économique qui ne peut que s'accroître et prendre une grande extension : *conserves de viande*, fabrication du *beurre*, du *fromage*, etc.

L'industrie du *cuir* (cordonnerie, sellerie, etc.) est concentrée dans la province de Québec et dans la région acadienne, les deux pays les plus riches en troupeaux. Le tissage de la *laine* et du *coton* est resté dans l'enfance et les manufactures sont encore très rares. La présence d'excellents minerais de fer et de combustible a permis en revanche à l'industrie *métallurgique* de prendre un certain développement ; mais ce n'est pas sur les lieux où se rencontre en plus grande abondance la matière première, que sont massées les usines ; c'est au contraire la province la plus populeuse et la plus agricole, quoique la moins riche en minerais, qui a attiré les fonderies et les forges. Le centre de consommation l'a emporté comme en général pour toutes les grandes villes, sur le centre de production. On fabrique dans l'Ontario des machines, des instruments aratoires, des wagons, des voitures, locomotives, etc. C'est encore la

même région qui renferme les plus nombreuses raffineries d'huile de pétrole (1).

Il ne faut assurément pas rapprocher l'industrie canadienne de celle des États-Unis; la comparaison fait tort à la première. Mais c'est justement le voisinage et la concurrence de la seconde qui est la première cause de l'infériorité des pays du nord auxquels, du reste, leur faible population nuit aussi beaucoup. Il n'y a pas encore à proprement parler d'industrie manufacturière au Canada et c'est à peine si les quelques usines de l'Ontario peuvent fournir suffisamment les régions voisines de machines agricoles. Pour tout le reste, l'Amérique anglaise, pays essentiellement agricole, doit recourir à l'Europe et aux États-Unis, et s'y munir de tous les objets fabriqués dont elle a besoin. Mais cette situation n'est pas la conséquence d'une infériorité inéluctable, puisque le Canada ne manque pas de combustible et que la matière première minérale et animale ne lui fait pas davantage défaut (fer, laine, etc.). Il est vrai qu'il est beaucoup moins bien pourvu en produits végétaux et qu'il ne récolte pas le coton sur son propre sol, comme les États-Unis ; mais c'est la condition de tous les pays d'Europe ; l'abondance de la houille compense largement ce léger désavantage. Rien n'empêche en définitive le Canada de prendre avec le temps un grand développement industriel.

C. — Commerce.

Voies de communication. — Pour que le Dominion puisse tirer parti de toutes ses ressources agricoles et minières, il est indispensable qu'il soit largement et librement ouvert aux colons qui viennent s'y établir, et que les marchandises puissent facilement en sortir. La question des voies de communication est donc d'importance primordiale pour la prospérité du pays, et les travaux d'entretien ou d'amélioration sont activement menés.

Le Canada possède dans le réseau des Grands-Lacs et du Saint-Laurent une des voies naturelles les plus belles du monde. Malheureusement le relief et le climat opposent à la navigation des obstacles graves de caractère différent, le relief par les rapides et les chutes qui encombrent le cours du fleuve, le climat par l'interruption prolongée qu'il occasionne durant l'hiver dans le mouvement des échanges. Le Saint-Laurent reste fermé à toute navigation pendant cinq ou six mois. Contre le premier de ces obstacles, les Canadiens ont construit des canaux : le canal *Lachine* tourne les rapides de Montréal, le canal *Welland* évite les chutes du Niagara, un dernier canal permet d'échapper aux dangers du Sault Sainte-Marie, à l'entrée du lac Supérieur. Grâce à tous

(1) Industrie métallurgique (1892) :

Fonte	38.500	tonnes.
Cuivre	3.200	—
Nickel	2.750	—

ces travaux, les embarcations de moins de 300 tonneaux peuvent arriver jusqu'à Duluth et Chicago. Le gouvernement canadien projette d'ouvrir cette voie aux navires de 1,000 tonneaux. Cette entreprise gigantesque accroîtrait considérablement l'importance des ports canadiens, et permettrait peut-être de drainer les produits de la rive américaine des Grands-Lacs, si riche à tous les points de vue.

Contre le second obstacle, toutes les tentatives ont échoué, et il est peu probable qu'on réussisse jamais à tenir le Saint-Laurent ouvert pendant plus de la moitié de l'année.

Les autres voies navigables ne peuvent guère servir qu'au flottage des bois et à quelques transports de fourrures (1).

Il ne faut pas oublier enfin que les côtes de la mer, très déchiquetées à l'est, autour de l'embouchure du Saint-Laurent et à l'ouest sur la côte du Pacifique, sont extrêmement favorables à un mouvement actif de cabotage et facilitent singulièrement les relations entre les divers points de la côte.

Bien que moins riche en chemins de fer que la grande République voisine, le Canada possède un réseau relativement assez étendu. Il est surtout serré dans la région populeuse et riche de l'Ontario méridional, entre Québec et Montréal, et dans les vieilles provinces de l'est. Le « Grand-Tronc » unit Halifax à Montréal, Toronto et Détroit. A Montréal s'en détache le « Pacific Canadian Railway » qui traverse le continent par Ottawa et Winnipeg et se termine à New-Westminster, en face de l'île Vancouver. Cette ligne, longue de 4,800 kilomètres, au départ de Montréal, a été inaugurée le 28 juin 1886. Nous avons déjà parlé de son importance économique pour les districts prodigieusement fertiles du centre et de l'ouest. Au point de vue des relations transcontinentales, le Canadian Pacific fait son trajet en 110 heures, vingt de moins que le Central Pacific des États-Unis, et cependant, pour éviter le territoire de l'Union, la ligne doit faire vers le nord, entre Montréal et Halifax, un très grand détour. Par cette voie, et à l'aide d'un service subventionné sur l'Océan Pacifique, Montréal n'est qu'à 14 jours de Yokohama, et Liverpool, à moins de 21 jours.

Nous n'avons pas à dire l'importance stratégique de cette voie complètement anglaise, qui permettra, tant que le Transsibérien ne sera pas achevé, aux troupes de la métropole d'arriver dans les mers de Chine avant celles de la Russie. Mais sous le seul rapport économique, elle a une haute valeur; elle ouvre à l'Angleterre une route nouvelle vers ses possessions de l'Extrême-Orient et à certaines denrées peu encombrantes

---

(1) Navigation intérieure (1894) :

Longueur navigable.....	4.344 kilomètres.
Circulation (1893).....	25.342 navires jaugeant 4.720.349 ton.
Passagers.....	134.189
Marchandises	3.546.989 tonnes.

un chemin avantageux vers l'Europe : les thés du Japon commencent à prendre cette voie (1).

Commerce proprement dit. — Les lois du commerce au Canada sont assez simples à déterminer. C'est un pays agricole, qui produit en surabondance et par conséquent exporte les produits de ses forêts, de ses pêcheries, de ses troupeaux et, s'il y a lieu, l'excédent de ses récoltes de céréales. Mais d'autre part c'est en même temps un pays septentrional et peu avancé en développement industriel : il demandera donc à l'étranger les produits alimentaires des pays chauds, les denrées coloniales et les objets manufacturés. Or l'Angleterre et les États-Unis sont placés précisément vis-à-vis du Dominion dans des conditions qui sollicitent les échanges. L'Angleterre a besoin, pour nourrir sa nombreuse population, de blé, de viande, de lait, de beurre, de poissons; les États-Unis à leur tour manquent de bois; tous deux peuvent en revanche payer leurs achats en produits industriels. Les États-Unis et les colonies anglaises de la zone tropicale fournissent en outre sucre, tabac, coton, etc. Enfin, comme l'un de ces pays est métropole et l'autre voisin, c'est naturellement avec eux que l'Amérique anglaise du nord entretient les relations les plus actives.

Le *commerce extérieur* du Canada dépasse 1,200 millions; les importations dépassent sensiblement les exportations (2).

La *Grande-Bretagne* et les *États-Unis* font à peu près les cinq-sixièmes de ce commerce, la métropole tenant toutefois le premier rang, surtout pour ses achats, tandis que les États-Unis vendent surtout leurs produits. Mais il faut remarquer que beaucoup des objets importés par la frontière de l'Union ont simplement emprunté les voies ferrées de ce pays, plus courtes que celles du Canada.

Les *Antilles*, l'*Allemagne* font un commerce appréciable; quant à la

---

(1) Exploitation des chemins de fer (1894) :

Voyageurs	14.462.498
Marchandises	20.721.116 tonnes.

(2) Commerce canadien (1894) :

Importations		617.375.000 fr.
Lainages	47.468.000 fr.	
Fers, aciers, etc.	57.087.000	
Houilles	49.349.000	
Cotonnades	20.008.000	
Sucre	42.493.000	
Exportations		587.625.000 fr.
Bois	104.347.500 fr.	
Autres prod. forest.	34.171.000	
Fromages	77.441.000	
Bétail et prod. anim.	73.000.000	
Blés et farines	39.130.000	
Autres prod. agric.	48.000.000	
Total		1.205.000.000 fr.

France, à la *Chine* et au *Japon*, elles importent une certaine quantité de produits, mais leurs exportations sont très faibles (1).

Le *commerce de transit* pourra recevoir au Canada une certaine extension, quand la nouvelle voie transcontinentale aura attiré les produits de l'Extrême-Orient, et surtout quand les travaux d'approfondissement du Saint-Laurent et des canaux annexes seront terminés. Montréal pourra devenir alors le port d'embarquement d'une immense région des États-Unis. Aujourd'hui déjà les céréales trouvent avantage à suivre la voie des grands lacs au départ de Chicago, au lieu de gagner New-York par chemin de fer.

La flotte marchande canadienne est déjà supérieure à celle de la France. Ce fait s'explique par l'activité des échanges sur les lacs, beaucoup plus que par celle des relations proprement maritimes (2).

Aussi le Canada prend-il une part de plus en plus grande dans le mouvement de ses ports, immédiatement après la Grande-Bretagne ; ces ports sont reliés à l'Europe par onze lignes régulières de vapeurs, dont neuf pour la Grande-Bretagne, une pour Anvers, une autre pour Hambourg. On n'a pas encore réussi à relier la France avec son ancienne colonie (3).

Bien que *Montréal* soit sans conteste le centre vital de tout le Canada, et fasse, à lui seul, beaucoup plus de la moitié du commerce d'exportation, il ne vient pas au premier rang comme port; il est distancé par les stations plus rapprochées de l'Europe et plus accessibles, *Québec* et surtout *Halifax*. Le port de *Victoria*, dans l'île de Vancouver, prend de l'importance pour les rapports avec l'Asie, depuis l'ouverture du Canadian Pacific.

---

(1) Principaux États en relation avec le Dominion (1894) (les chiffres inférieurs à 5 millions de francs ne sont pas portés) :

	Importations.	Exportations.	Total.
Iles Britanniques.	193.500.000 fr.	342.500.000 fr.	536.000.000 fr
États-Unis.....	265.170.000	179.050.000	444.220.000
Antilles	18.385.000	17.220.000	35.605.000
Allemagne.....	29.205.000	10.230.000	39.435.000
France.....	12.680.000	—	—
Chine et Japon....	12.620.000	—	—

(2) Marine marchande (navigation intérieure et maritime) (1894) :

	Navires.	Jauge.
Total.....	7.245	869.624 tonneaux.
Dont vapeurs.....	1.640	240.906 —

(3) Mouvement des ports de mer (1894) ; entrées et sorties :

	Navires.	Jauge.	
Total.....	28.340	11.280 536 tonneaux.	
dont.....	3.381	4.146.645 —	anglais.
et.....	13.780	2.334.081 —	canadiens.

Ports maritimes et lacustres :

	Navires.	Jauge.
Long-cours.....	66.006	20.353.081 tonneaux.
Cabotage.....		26.560.968 —

Conclusion. — C'est donc à l'est, et sur l'Atlantique, que se trouve encore aujourd'hui le centre de gravité du Canada. Il a fallu la découverte des mines d'or du Fraser pour amener l'attention sur la Colombie britannique; les aventuriers s'y sont précipités, les colons ont suivi; on a construit un chemin de fer pour relier la nouvelle colonie à l'ancienne, et voilà que tout le long de cette voie ferrée on a trouvé des terres infiniment plus fécondes que celles de l'est, des prairies, des mines, des forêts magnifiques. Les Canadiens ont pris résolument le chemin de l'ouest et ce sont les colons français qui ont donné le branle; nul doute que les immigrants étrangers ne viennent à leur tour exploiter ce sol, riche de promesses, et que le centre du Canada ne se déplace par suite insensiblement comme aux États-Unis, vers l'intérieur du continent, et vers le Far West! Ce mouvement n'en est encore qu'à ses débuts, mais il est intéressant d'en indiquer l'origine et d'en suivre les progrès. Il ne manque au Canada que des bras pour devenir un grand pays de production agricole et industrielle. Déjà les *Chinois* s'établissent en grand nombre le long des chemins de fer dans la Colombie britannique.

On peut regretter en terminant que, dans ce pays, colonisé par la France, et où notre race est encore représentée par 1 million et demi d'individus, parlant notre langue, et restés attachés par une vivace sympathie à l'ancienne métropole, celle-ci ne joue sous le rapport économique qu'un rôle si mesquin. C'est d'ailleurs inévitable entre deux pays de riche agriculture.

Terre-Neuve.

La grande île du golfe du Saint-Laurent couvre une superficie de 110,000 kilomètres carrés et possède une population de 200,000 habitants environ. Elle est soumise, malgré sa position insulaire, aux rigueurs du climat arctique, que lui apportent les eaux du courant du Labrador; elle est, en outre, très souvent couverte de brouillards épais qui rendent la navigation si périlleuse dans ces mers.

Elle possède un gouvernement particulier et ses institutions propres; le Canada ne se soucie que médiocrement d'accepter la colonie, aux finances obérées, dans le Dominion. La capitale est Saint-John (29,000 hab.).

L'intérieur est couvert en grande partie de tourbières et de sapins; on estime que 2 millions d'hectares seulement peuvent être utilisés par la culture; encore n'en exploite-t-on réellement jusqu'à ce jour que 26,000. La récolte consiste surtout en *avoine* et en *pommes de terre*. Le sol et le climat de Terre-Neuve sont beaucoup plus favorables aux plantes fourragères, naturelles et artificielles; l'île peut en conséquence devenir un centre important d'*élevage*; mais on n'y compte encore que 23,000 bêtes à cornes, 60,800 moutons et 32,000 porcs. Les animaux à fourrure sont nombreux et la chasse est une importante ressource pour les habitants. La race des fameux chiens sauveteurs a beaucoup dégénéré.

Les *métaux* abondent; on a découvert de la *houille* sur la côte occiden-

tale, du fer, du nickel, du plomb; mais les mines de *cuivre* sont particulièrement riches; l'exportation du minerai est très variable suivant les années. On voit en somme que, le cas échéant, les habitants si peu nombreux de l'île pourraient trouver dans l'agriculture et dans l'industrie des ressources suffisantes pour subvenir à leurs besoins et alimenter même un commerce notable, mais jusqu'à présent on ne tire qu'un médiocre parti du sol même.

La grande richesse de l'île, ce sont les bancs qui l'entourent et les *pêcheries* de ses côtes. Ces pêcheries ont été partagées par une clause malheureusement fort obscure du traité d'Utrecht, entre l'Angleterre et la France : les Anglais ont le monopole du littoral du sud, mais nous avons le droit de pêche sur toute la côte occidentale et une partie de celle du nord. C'est le « french-shore » ; toutefois nos droits sont peu délimités et les discussions se renouvellent tous les ans entre les autorités de Terre-Neuve et le cabinet de Saint-James d'une part, le gouvernement français d'autre part. Nous pouvons pendant la saison de pêche nous établir sur la côte, mais toutes les constructions ne doivent y avoir qu'un caractère absolument provisoire; en revanche, les Anglais n'ont pas le droit d'y intervenir, ni d'y nommer des fonctionnaires. Mais comme c'est la partie de l'île la plus peuplée et la plus riche, les habitants n'ont pas cessé de nous considérer comme des intrus et empiètent peu à peu sur nos droits. L'affaire reste pendante au grand détriment de tous les intéressés; on n'a jamais pu parvenir à s'entendre d'une façon définitive.

C'est la *morue* qu'on pêche de préférence dans les eaux de Terre-Neuve; on en prend chaque année plusieurs centaines de millions. La pêche du *homard* a également une grande importance : c'est de Terre-Neuve que viennent la plupart des conserves consommées en Europe.

Les Anglais chassent le *phoque* au printemps, lorsque les côtes sont encore encombrées de glaces : l'huile et les peaux de ces animaux s'exportent annuellement pour une valeur de plusieurs milliers de francs.

Le *commerce* de Terre-Neuve est considérable, eu égard au chiffre de la population agglomérée; mais il est alimenté surtout par les produits de la pêche à l'exportation et par les objets d'alimentation, etc., nécessaires aux pêcheurs à l'importation. Il atteint 65 millions, sans compter les produits de la pêche française.

L'exportation (29 millions) porte sur la morue, l'huile de foie de morue, l'huile et les peaux de phoque, le cuivre, etc. L'importation, d'origine anglaise ou américaine, comprend les farines, les conserves de viande, le sucre, le sel, le beurre, le thé, les tissus, etc. (1). La morue est

(1) Détail du commerce (1894) :

Exportations.		Importations.	
Morue	18.516.500 fr.	Farines	6.757.000 fr.
Huile de morue ou phoque	2.699.500	Étoffes	5.560.500
Peaux de phoques	1.138.000		
Homards conservés	1.562.000		
Métaux	2.568.000		

surtout exportée dans les pays catholiques d'Europe et d'Amérique.

Le gouvernement colonial a entrepris la construction d'un réseau de voies ferrées, destinées à faciliter l'exploitation des mines et à favoriser le développement de l'agriculture et de l'élevage à l'intérieur. Il projette aussi la construction d'une ligne qui relierait Saint-John à la côte occidentale et permettrait aux voyageurs d'Europe se rendant en Amérique de faire une traversée maritime moins longue et de gagner un jour ou deux sur les steamers à destination de New-York (1).

Saint-Pierre et Miquelon.

Ces deux îles, seul vestige de notre empire colonial de l'Amérique du Nord, sont situées à une trentaine de kilomètres de la côte méridionale de Terre-Neuve, et ne couvrent pas plus de 230 kilomètres carrés. La population est de 6,000 habitants, auxquels s'ajoutent 10,000 marins à l'époque de la pêche. Quelques îles voisines sont également françaises.

Ce sont des terres pauvres, au sol aride, au rude climat, pouvant nourrir tout au plus quelques troupeaux ; mais elles ont une grande importance commerciale, comme centre des pêcheries françaises de Terre-Neuve et des *bancs*. Le mouvement des échanges y atteint le chiffre élevé de 50 à 60 millions de francs. L'exportation, exclusivement alimentée par les pêcheries (35 à 40 millions), est faite à destination de la France, dans la proportion des 4/5. Mais à l'importation les États-Unis et le Canada nous devancent : ils envoient des provisions fraîches, farines, légumes, fruits. La métropole expédie des tissus de laine, des boissons, des engins de pêche.

C'est à Saint-Pierre, la capitale de ces îles, qu'aboutit le câble sous-marin de Brest.

Bermudes.

Les possessions anglaises d'Amérique sont complétées par le petit archipel des *Bermudes*, au large de la côte des États-Unis, excellent arsenal et lieu de ravitaillement pour les escadres de l'Atlantique. Vingt îles seulement sont habitées (15,000 âmes). Le sol n'est fertile que dans les dépressions; et on ne cultive que 650 hectares sur 8,800. Le climat est doux et salubre, et beaucoup de Canadiens et d'Américains y vont passer la mauvaise saison.

Ces îles ne produisent que des *légumes* : pommes de terre printanières, oignons, etc..., et quelques *fruits*; le tout est vendu sur les marchés de New-York, qui envoie en retour de la farine et de la viande. De beaux

	Importations.	Exportations.	Total.
Grande Bretagne.....	12.694.500 fr.	6.737.000 fr.	19.431.500 fr.
Canada et Colonies britanniques.....	14.760.000	3.817.000	18.577.000
États-Unis.....	7.885.000	3.392.000	11.277.000

(1) Chemins de fer de Terre-Neuve (1894) : 650 kilomètres environ.

cèdres fournissent d'excellent bois de construction, et la pêche s'ajoute pour une valeur minime aux revenus des habitants.

L'exportation, presque tout entière à destination des États-Unis, se chiffre par 2 millions et demi de francs; l'importation, dont la provenance est également américaine pour la plus forte part, atteint 7 millions. En réalité, les Bermudes ne sont qu'une colonie de New-York. Elles sont visitées par les navires qui, des ports de Terre-Neuve, du Canada ou des États-Unis se rendent aux Antilles ou dans l'Amérique du Sud.

Alaska.

On sait que depuis 1867 l'Alaska dépend des États-Unis, qui l'ont acheté aux Russes moyennant une indemnité de 36 millions de francs.

Cet immense territoire, trois fois grand comme la France, a un climat à peine supportable : l'été est court et les températures d'hiver peuvent descendre jusqu'à —50 degrés.

Ce pays glacé n'est pourtant pas dépourvu de toute ressource économique. On peut y cultiver la *pomme de terre* et y élever un peu de *bétail*; de vastes *forêts* s'étendent au sud et sont riches en bois de construction. Les *minerais* ne font pas défaut : outre le cuivre et le fer, des gisements d'*or* assez importants ont été découverts non loin de l'embouchure du Youkon; ils ont produit en 1884 un million de francs. La *houille* existe en plusieurs endroits.

Mais la *chasse* et la *pêche* ont une valeur plus sérieuse : les animaux à fourrure sont extrêmement nombreux, renards noirs et argentés, ours, castors, loutres, hermines, martres zibelines, loups : leurs peaux représentent chaque année une valeur de 2 millions de francs.

Les produits de la pêche sont la nourriture exclusive des habitants, mais ils fournissent aussi un contingent notable à l'exportation : morues (350,000), veaux marins (10,000 peaux), loutres de mer, chevaux marins (20,000 dents).

Le mouvement des échanges est naturellement très restreint; l'Alaska n'entretient de relations qu'avec la Colombie britannique et San Francisco. L'exportation se borne aux fourrures et aux produits de la pêche, à l'or ; l'importation comprend un peu de houille et quelques objets d'alimentation.

CHAPITRE II

ÉTATS-UNIS

§ I. — Coup d'œil sur la géographie physique et politique.

Situation et dimensions. — Bornée au nord par le Canada, à l'est par l'océan Atlantique, au sud par le golfe du Mexique et le Mexique lui-même, à l'ouest par l'océan Pacifique, la grande République des États-Unis d'Amérique occupe toute la largeur du continent et couvre une superficie de 9,212,300 kilomètres carrés, presque égale à celle de l'Europe.

Relief. — C'est aux États-Unis que le relief de l'Amérique du Nord est le plus caractéristique. Au centre, s'étend la grande plaine presque horizontale où coulent le Mississipi et ses affluents, à peine séparés du bassin des grands lacs et des rivières canadiennes. Cette plaine est séparée de l'Atlantique par les plissements parallèles des Alleghanys, comparables au Jura, et qui dépassent à peine 2000 mètres. A l'ouest, la plaine, peu à peu transformée en plateau, est nettement délimitée par le gigantesque massif des Montagnes Rocheuses qui, avec les systèmes des Cascades et de la Californie, supportent le grand plateau de l'ouest. Ces sommets atteignent et dépassent 4000 mètres.

Littoral. — Bien que la mer pénètre peu profondément les terres, le littoral est relativement assez découpé. Sur l'Atlantique, la partie septentrionale jusqu'à la baie Chesapeake est rocheuse, entaillée par d'excellents ports et par les estuaires profonds de nombreux fleuves. Ensuite elle s'abaisse, se borde de flèches de sable, de lagunes malsaines, n'offre plus que peu de ports jusqu'à la pointe de la Floride. Sur le golfe du Mexique, le caractère est le même; seul, le delta remarquablement actif du Mississipi rompt la courbe presque régulière de la côte. Sur le Pacifique enfin, les montagnes longent la mer et forment l'admirable baie de San Francisco, la plus belle du monde, et les ports du détroit de Juan de Fuca.

Climat. — Très massive de forme, séparée par les Montagnes Rocheuses de l'océan Pacifique et de ses vents tièdes, largement ouverte au nord et au sud, la République américaine est soumise au climat continental. Les températures d'hiver et d'été sont extrêmes ; à latitude égale, les villes américaines sont plus froides en hiver, plus chaudes en été que les villes d'Europe. Philadelphie, sous la latitude de Lisbonne, a des hivers scandinaves et des étés algériens. Sur le plateau de l'Utah, l'opposition entre

les températures diurnes et nocturnes rappelle l'Asie centrale. Seule, la côte de la Californie, soumise à l'influence océanique, a un climat doux et tempéré ; c'est le « Midi » de l'Union. Sur le golfe du Mexique, enfin, le climat est tropical.

Les pluies sont soumises aux mêmes influences : les vents du Pacifique se débarrassent de leur humidité sur la côte élevée de Californie (2 mètres) et arrivent asséchés sur le plateau, qui n'est pas beaucoup plus arrosé que le Sahara (20 centimètres). Le bassin du Mississipi et l'orient de l'Union reçoivent de nouveau des précipitations venant du golfe du Mexique ou de l'Atlantique (1 à 2 mètres). La tranche de pluies est surtout considérable dans la Louisiane tropicale.

Cours d'eau. — Un seul véritable bassin fluvial existe aux États-Unis, c'est celui du Mississipi qui, avec ses affluents, draine une superficie de 3,250,000 kilomètres carrés, et offre à la navigation un réseau navigable de plus de 15,000 kilomètres, avec des profondeurs qui atteignent et dépassent même 100 mètres. Le versant de l'Atlantique, moins développé, possède des fleuves courts, mais navigables sur une assez grande longueur. Quant à la mince zone littorale de l'ouest, elle ne verse à la mer que des torrents absolument impraticables à la navigation. Enfin les États-Unis possèdent une des rives des grands lacs et du Saint-Laurent.

Population. — L'accroissement de la population des États-Unis est le plus considérable que l'on puisse citer : de moins de 4 millions en 1790, elle est montée à près de 63,000,000 en 1890, augmentant presque régulièrement de 3 et demi p. 100 par an. Cet accroissement est dû d'abord à l'immigration qui, de 1820 à 1894, a amené aux États-Unis plus de 17 millions de personnes venant surtout de Grande-Bretagne, d'Allemagne, de Scandinavie, puis d'Italie, mais il provient aussi de l'excédent assez considérable des naissances. La population est donc en majorité de race Anglo-Germanique ; dans le sud seulement, les Espagnols et les Français forment encore des groupes assez considérables. Quant aux indigènes, ils ont presque absolument disparu devant la guerre que leur ont faite les conquérants et puis par suite de l'abus des alcools de basse qualité qu'on leur a versés à flots. C'est à peine s'il en subsiste environ 250,000, parqués dans des « réserves » toujours plus restreintes, et destinés à s'éteindre à bref délai. Les autres races « inférieures » sont représentées par 7 millions de nègres affranchis, et environ 107,000 Chinois immigrants (1). Près de 30 p. 100 de cette population habite dans les villes de plus de 8 000 habitants, quelques-unes sont remarquablement peuplées, et leur accroissement peut

(1) Population des États-Unis (Recensement de 1890) :

Population totale.....	62.982.244 hab.
— kilométrique.....	7 hab. par kil. car.
(District de Colombie.....	1.268 —
État de Wyoming.....	0.2 —).
Accroissement décennal (1880-1890).	24.86 p. 100.
Dont par immigration.....	10.46 —
— surplus de naissances.....	14.40 —

atteindre plus de 100 p. 100 en dix ans. (Chicago, 503,000 hab. en 1880 : 1,099,000 hab. en 1890 (1).

Gouvernement. — Les États-Unis forment une république fédérale : chaque État, gouverné par une ou deux assemblées et par un *gouverneur* ou président de la République élu, a la haute main sur son administration intérieure, sa législation, sa milice même. Le gouvernement fédéral séant à Washington, se compose de deux chambres (Représentants en nombre proportionnel à la population de chaque État ; Sénateurs, deux par État), et du président de la République élu pour quatre ans par un suffrage à deux degrés ; il est responsable et assisté de ministres qui ne dépendent que de lui. Ce gouvernement ne s'occupe que de l'extérieur, diplomatie, armée et marine fédérales, régime douanier, etc. L'armée n'est pas permanente, et ne grève le budget que faiblement (2).

§ II. — Géographie économique.

Généralités. — Les États-Unis sont, au point de vue économique, une création du XIXe siècle : à peine peuplés vers 1800, ils ont, nous l'avons vu, plus que décuplé leur population depuis cette époque, et bien que, sous ce rapport, ils soient encore bien en retard sur l'Europe, ils commencent à jouer un rôle considérable dans la vie économique du monde. D'abord simples fournisseurs de matières premières de toutes sortes pour l'Europe, à qui ils achetaient les produits fabriqués, ils ont créé une industrie, dotée de tous les perfectionnements scientifiques, et tendent par conséquent à se rendre de plus en plus indépendants de l'étranger.

---

(1) Principales villes (1890) :

	Habitants.		Habitants.
New-York	1.515.301	Boston	448.477
Chicago	1.099.850	Baltimore	434.439
Philadelphie	1.046.964	San Francisco	298.997
Brooklyn	806.343	Cincinnati	296.908
Saint-Louis	451.770	Cleveland	261.353

Plus 18 villes de plus de 100.000 habitants.

(2) Armée (1890) :

	Officiers.	Hommes.
Permanente	2.135	25.000
Milices organisées	9.505	107.000
Aptes à la guerre		9.382.806

Marine :

61 navires montés par 10.878 hommes.

Finances (1894-1895) :

Fédérales. Recettes.	1.566.950.000 fr.	Dépenses..	1.780.476.000 fr.
Budget de la guerre.	»		259.023.500
— marine.	»		143.989.000
Dette publique	»		8.380.605.000
Des États. Recettes.	2.353.259.500		
Dettes (1890)	»		5.676.759.000

Le premier avantage des États-Unis, c'est d'abord leur immense étendue, et la faible densité de leur population, qui ne constitue pas une masse suffisante de consommateurs pour la quantité de denrées de toutes sortes que produit le pays.

D'autres avantages proviennent ensuite de la situation géographique : sur vingt-cinq degrés de latitude, toutes les zones s'échelonnent, depuis celle des plantes tropicales, jusqu'à celle des forêts septentrionales ; les États-Unis n'ont pas besoin de colonies, puisque presque toutes les plantes réussissent sur le territoire même de l'Union.

Il faut reconnaître cependant que le relief apporte déjà des obstacles à la culture ; si la grande plaine du Mississipi est une des plus fertiles du monde, les plateaux de l'ouest sont impropres à l'exploitation, et forment de grands déserts, sans communication facile avec l'extérieur. Seuls, les métaux précieux leur permettent de prendre part à la vie économique.

Mais c'est surtout par le climat que les diverses régions se distinguent les unes des autres. Si la côte Pacifique est le « Midi » des États-Unis, propre à toutes les cultures, et surtout à celle des plantes arborescentes, telles que la vigne, l'olivier, l'oranger et le citronnier, le reste du pays, sous l'influence du climat continental, est moins bien doué. Sans parler des déserts de l'ouest, la « prairie », entre les Montagnes Rocheuses et le Mississipi, est encore trop sèche pour être facilement cultivable ; à l'est du grand fleuve, le sol se partage, au nord, entre les grandes forêts et les cultures de céréales ; au sud, entre les forêts et les cultures tropicales ; mais, dans toute cette étendue, le climat continental se manifeste par des gelées tardives (même en Louisiane), et par d'épouvantables cyclones, les unes et les autres suffisant à compromettre les récoltes sur d'immenses espaces.

La manière dont l'Union a été peuplée compense ces inconvénients. Les émigrants qui sont venus s'établir dans le pays et y ont reçu des terres, gratuitement à l'origine, à bas prix maintenant encore, y ont apporté, avec leurs bras, des qualités bien précieuses : une âpreté au gain et au travail tout à fait remarquable, et puis une expérience consommée, acquise en Europe. Presque immédiatement, les procédés les plus perfectionnés du vieux monde ont été appliqués dans le nouveau, et maintenant, l'Europe devrait presque se mettre à l'école de la jeune Amérique. Il faut ajouter à ces conditions favorables que les émigrants européens ont pu, tous, trouver dans leur nouveau pays les conditions climatiques de leur pays d'origine, Espagnols et Italiens dans le sud, Anglais et Allemands au nord, Français partout ; tous ont pu, de même, s'y livrer aux travaux auxquels ils sont le plus aptes : les Hollandais ont créé la marine de l'est, les Scandinaves ont défriché les forêts, les Irlandais et les Allemands, comme les Canadiens immigrés, ont cultivé les grandes plaines à céréales, les Espagnols se sont adonnés à la culture des plantes tropicales et de la vigne, pendant que les Anglais ont appliqué partout leurs remarquables aptitudes commerciales et industrielles ; tous, jus-

qu'aux noirs qui cultivent, libres maintenant, les plantations du sud où ils furent importés comme esclaves, et jusqu'aux Chinois qui travaillent aux mines et aux jardins de l'ouest, ont pu appliquer leurs aptitudes à la prospérité de leur nouvelle patrie.

A. — Agriculture.

Un tiers seulement du territoire de l'Union est tout à fait fertile, capable de donner de belles récoltes régulières; dans un autre tiers (versant atlantique et prairies de l'ouest), la force productrice du sol est déjà bien moins grande, et les phénomènes atmosphériques viennent trop souvent compromettre les résultats du travail agricole. Un grand tiers enfin est absolument et à peu près irrémédiablement stérile. Notons seulement que le seul tiers fertile représente encore une surface de plus de 2 millions et demi de kilomètres carrés, soit près de cinq fois l'étendue de la France. On constate ainsi une fois de plus que les États-Unis ne rachètent que par leur étendue et par la faible densité actuelle de la population, les qualités très moyennes de l'ensemble.

Forêts. — Le premier effet de l'exploitation du sol américain a été naturellement la réduction des forêts à une étendue relativement restreinte. Mais elles occupent encore un quart ou un cinquième de la superficie totale. On sait que la carte de la répartition des forêts correspond exactement à la carte des pluies. Elles sont donc massées dans les États de l'est et du sud et dans le groupe du nord-ouest; dans les plaines de l'intérieur, le méridien de 95° est leur limite occidentale extrême. Il va sans dire que tous ces espaces boisés n'ont pas le même caractère ni ne présentent le même aspect. Dans le Maine ils rappellent les forêts du Canada avec leurs sapins et leurs mélèzes. Au sud domine sur l'Atlantique et sur le golfe du Mexique la forêt vierge et la végétation tropicale. Dans la région des lacs et au nord-ouest, les bois ressemblent davantage à ceux de nos climats ; on y trouve le chêne, le hêtre, le tilleul, à côté d'espèces propres à l'Amérique. C'est, on le sait, en Californie que se rencontrent ces arbres géants, ces séquoias, vieux de plusieurs milliers d'années et dont la hauteur dépasse souvent 100 mètres et la circonférence à la base 30 ou 40. Les Américains ont exploité à outrance et sans aucune mesure de précaution leurs magnifiques forêts, pour se procurer des bois de construction de toutes sortes, des traverses de chemins de fer, des poteaux de télégraphe, des bois de chauffage. Le « Central Pacific Railway » chauffe encore au bois ses locomotives, dans une partie de la traversée des territoires de l'ouest, où la houille fait défaut et où le bois peu utilisé n'a jusqu'à présent qu'une valeur marchande médiocre, par suite de la longueur et du coût des transports. Aussi, malgré ces vastes « réserves » du Far West, les États peuplés du centre et de l'est sont-ils devenus depuis quelques années déjà tributaires du Canada pour l'achat des bois de construction, dont la consommation est énorme : maisons,

bateaux, wagons, voitures, instruments aratoires, sont construits avec des bois de cette provenance (1).

Cultures alimentaires. — Ce sont les *céréales* qui viennent en première ligne, et c'est actuellement la grande richesse des États-Unis. La production a quintuplé de 1850 à 1884, et ce phénomène est dû au déplacement graduel et constant des cultures dans la direction de l'ouest. C'étaient, au milieu du siècle, les États de New-York, de Pensylvanie, de Virginie, qui étaient les principaux producteurs de céréales. Ces États, dont le développement industriel a été depuis si intense, n'ont vu leurs champs de blé s'accroître que de 14 p. 100 dans l'espace de trente ans, tandis que dans les États du groupe Ohio-Mississipi le même accroissement a été de 500 p. 100, et au delà du Mississipi de plus de 3000. Le centre de production s'est en réalité avancé vers l'ouest de plus de 10 degrés, et ce mouvement ne semble pas devoir s'arrêter avant de trouver dans les steppes arides une limite infranchissable. Les frais d'exploitation et d'engrais sont minimes, mais, en réalité, le rendement moyen est très faible. Il faut rendre surtout hommage à l'esprit d'initiative intelligente et d'ingéniosité dont ont fait preuve les colons, par l'emploi rationnel des instruments et des machines les plus propres à favoriser le développement rapide et économique de la culture extensive. Nous verrons aussi qu'il faut tenir également grand compte de l'organisation merveilleuse et tout à fait grandiose qu'ils ont su donner à l'emmagasinement de leurs récoltes dans les grands entrepôts de Chicago ou de Saint-Louis, comme aux transports par terre et par eau, en un mot à toutes les conditions techniques que réclamaient la production et l'écoulement de leurs produits. Bref, ils ont fait le plus intelligent usage des faveurs que leur accordait la nature.

Le véritable grenier à céréales des États-Unis est aujourd'hui la région comprise entre le Missouri et l'Ohio, des deux côtés du Mississipi, avec les États de Iowa, Missouri, Illinois, Indiana, Ohio, Michigan. L'Illinois, au centre, vient en tête pour la production du maïs, comme pour celle du blé : c'est là que les conditions les plus favorables sont réunies, sol fertile, chaleur estivale plus que suffisante, pluies modérées, mais régulièrement réparties pendant toute la période de maturation, et enfin richesse admirable en voies de communication. Au nord les grands lacs avec Chicago, au sud le Mississipi avec Saint-Louis, offrent d'excellents débouchés.

Ce groupe de six États fournit beaucoup plus de la moitié des céréales que l'Union récolte annuellement.

Le *maïs* est aujourd'hui le grand article de production et d'exportation agricoles des États-Unis : c'est également la culture dont l'extension s'est accrue le plus vite. C'est, au reste, une plante dont les conditions de maturité sont très élastiques : pourvu que les chaleurs estivales soient

---

(1) Exploitation des forêts (1890) :

Bois de toute sorte pour une valeur de 3 milliards de francs.

suffisamment prolongées, elle réussit encore jusque sous le 48° ou le 50° de latitude; mais elle se plaît de préférence dans les pays de la zone tempérée, d'altitude médiocre, et peut en tout cas être plantée sur la plus grande partie de la vaste plaine intérieure des États-Unis. C'est d'ailleurs la première culture à laquelle s'adonnent les colons, après le défrichement, car c'est une de celles qui exigent le moins de frais en main-d'œuvre et en argent et dont le produit peut servir aux usages les plus variés, aussi bien dans l'alimentation humaine que dans l'élevage du bétail et même dans l'industrie.

De la quantité considérable produite annuellement, il ne reste qu'une faible partie pour l'exportation; cette exportation pourrait croître dans une forte proportion si l'industrie européenne se mettait à employer cette céréale comme le font les habitants de l'Union (1).

Le *blé* a aux États-Unis une importance commerciale relativement plus grande. Il n'est toutefois semé que sur 13 à 14 millions d'hectares, disséminés à peu près dans les mêmes États que le maïs et dans la même proportion. Il faut cependant noter une prépondérance marquée des États septentrionaux; Minnesota, Wisconsin, Michigan viennent en seconde ligne après l'Illinois, l'Iowa, l'Indiana, l'Ohio. Il faut aussi observer que la Californie et les deux autres États du Pacifique sont devenus récemment un centre tout à fait secondaire, mais néanmoins notable de culture du blé (2).

L'*avoine* ne représente à l'exportation qu'une valeur insignifiante, elle joue néanmoins un grand rôle dans toute la partie septentrionale des États-Unis où on la cultive à la fois pour le grain et pour le fourrage. C'est d'ailleurs une des céréales qui s'accommodent le mieux des différents climats; elle réussit aussi bien dans les États de la Nouvelle-Angleterre, aux étés courts et frais, que dans ceux du centre ou même de l'extrême sud, en Louisiane et en Floride. C'est enfin, avec le blé, la culture la plus répandue sur les plateaux de l'ouest; mais les grands centres de production sont le nord-est et la région des lacs (3).

L'*orge* est, beaucoup plus que l'avoine, une céréale du nord; elle ne dépasse guère au sud le 38°. Ce sont les États de Californie, de Minnesota, de Wisconsin, de New-York qui en fournissent la plus grande quan-

---

(1) Culture du maïs (1895) :

Superficie cultivée.....	33.158.704 hectares.
Production.....	784.360.000 hectolitres.

(2) Culture du blé (1895) :

Superficie.....	13.755.000 hectares.
Production.....	168.120.000 hectolitres.

(3) Culture de l'avoine (1895) :

Superficie.....	11.262.700 hectares.
Production.....	296.784.000 hectolitres.

tité. Ce produit ne manque pas d'importance dans un pays où la bière est la principale boisson des habitants.

Le *seigle* ne donne pas même le tiers de cette quantité. Il n'est d'ailleurs cultivé comme plante alimentaire que par les immigrés allemands ou scandinaves; mais on l'utilise en grand comme fourrage d'hiver dans tous les pays à élevage et on retire des grains d'abondantes quantités d'eau-de-vie. C'est dans les États du nord-est et du centre que sont les plus nombreux champs de seigle.

Cinq millions d'hectolitres de *sarrasin* sont produits par les États de New-York et de Pensylvanie et sont dirigés en grande partie vers les villes, où ils sont employés à la confection de diverses pâtes alimentaires (1).

En résumé, et si l'on excepte les trois États du Pacifique, la culture en grand des céréales est concentrée aux États-Unis dans une seule région, qui rayonne autour de l'Illinois. C'est la seule partie où la production depasse la consommation. Partout ailleurs, à l'est, au sud et à l'ouest (sauf dans les trois États cités), il faut importer du centre; et cet excédent de consommation, qu'il faut combler avant de songer à l'exportation, ne pourra que s'accroître, à mesure surtout que les États industriels et mauvais producteurs de l'est se peupleront davantage.

Le *riz* a été longtemps un des principaux produits du sud, notamment de la Caroline méridionale et de la Géorgie. La guerre de Sécession a porté un coup sensible à cette culture; cependant elle reprend, en particulier dans les terres basses et faciles à inonder de la Louisiane; c'est toutefois la Caroline, où la culture est moins facile, qui produit encore la plus grande quantité de riz.

Les *pommes de terre* jouent un grand rôle dans l'alimentation publique aux États-Unis, malgré l'abondance des céréales. Elles sont surtout répandues dans les États peuplés de l'est, et sur les hauts plateaux du nord-ouest où elles forment la base de la nourriture (Washington, Orégon, Utah). Malgré l'appoint des *patates* du sud, l'Union consomme plus de pommes de terre qu'elle n'en produit.

Parmi les autres légumes, les *pois* et les *fèves* sont moins cultivés depuis l'émancipation des esclaves à la nourriture desquels ils servaient. La plupart des plantes maraichères du marché de New-York viennent, nous l'avons vu, des Bermudes.

Cultures arborescentes et fruits. — Les *fruits* rencontrent aux États-Unis de meilleures conditions de prospérité que les légumes, grâce aux

---

(1)

	Superficie.	Production.
Orge.....	1.333.200 hectares.	31.526.280 hectolitres.
Seigle.....	763.560 —	9.795.600 —
Sarrasin.....		5.522.760 —

(2) Culture des pommes de terre (1895) :

Superficie.....	1.193.800 hectares.
Production.....	107.005.000 hectolitres.

chaleurs et à l'insolation estivales si favorables à leur maturation et à leur qualité ; pourtant les gelées tardives compromettent souvent la floraison et rendent en particulier très précaire la culture des pruniers et des cerisiers. Au sud même, l'absence d'une chaîne de montagnes protégeant le pays contre les influences pernicieuses des vents froids du nord, occasionne souvent des désastres, sur les fleurs et parfois sur les arbres, orangers, bananiers, etc. Mais la Floride est renommée pour ses *oranges*. Dans l'État de New-York, où le climat est très adouci par le voisinage de lacs nombreux, les *pommiers* abondent et donnent d'excellents produits, destinés en partie à la fabrication du cidre ; les *pêches* enfin sont une des richesses de l'État de Delaware, le Peach-State. Mais c'est la Californie qui est le verger par excellence des États-Unis. Jamais on n'y parle du ravage des gelées ; la récolte est toujours abondante et la qualité supérieure. Les premiers essais tentés par des Français ont remarquablement réussi, puisque les arbres fruitiers y sont aujourd'hui au nombre de plusieurs millions.

La *vigne* ne paraît pas appelée à un grand avenir aux États-Unis, si l'on en juge du moins par les résultats si minimes qu'ont produit deux siècles et demi de tentatives toujours renouvelées. En fait, si la chaleur d'été est suffisante pour mûrir les grappes, les variations si brusques de la température, les gelées printanières, l'excès d'humidité de la période estivale, sont autant de conditions défavorables à ce genre de culture, que ne rachète pas suffisamment un automne chaud et long, permettant des vendanges tardives. D'ailleurs la limite septentrionale des vignes s'avance en Amérique beaucoup moins loin vers le nord qu'en Europe. Elle atteint sur la côte orientale le 45°, s'infléchit à l'intérieur jusqu'au delà du 35°, et ne dépasse pas au nord le 38° sur la côte du Pacifique. Aussi, malgré toutes les tentatives, tous les encouragements du gouvernement fédéral, les vignes ne couvrent encore qu'une médiocre étendue dans le New-York, la Pensylvanie, la Virginie et le Texas.

Un seul État fait exception, grâce aux conditions climatiques tout à fait spéciales dont il jouit : c'est la Californie, où sont réunis à peu près tous les avantages de notre zone méditerranéenne. Ajoutons que la culture de la vigne exige beaucoup de main-d'œuvre, et ne peut réussir que dans un pays où la population est dense. Pour le moment, la récolte est minime et d'assez mauvaise qualité.

Cultures industrielles. — Le *houblon* fait une forte concurrence à la vigne ; et il réussit en effet bien mieux qu'elle dans tous les États de l'est, où la température est en moyenne si peu clémente. C'est au reste une culture de première nécessité dans un pays où l'on consomme une grande quantité de bière. Les houblonnières sont surtout nombreuses dans les États de New-York, Wisconsin et Vermont.

Le *tabac* rencontre dans le sol fécond et dans les étés chauds des États-Unis d'excellentes conditions de prospérité. C'étaient naguère les États de la côte atlantique qui avaient le monopole de cette exploitation, mais ils sont épuisés et la production du *Maryland* et de la Virginie est restée sta-

tionnaire depuis cinquante ans, tandis que la récolte prend chaque année dans le groupe Mississipi-Ohio une valeur plus grande. Aujourd'hui, les États de Kentucky, Caroline du Nord, Virginie et Tennessee tiennent le premier rang (1).

Le champ d'expansion de la *canne à sucre* dans l'Union américaine est assez restreint à cause des froids d'hiver et de printemps. Aussi, bien que les chaleurs estivales soient assez fortes pour faire mûrir les cannes sous le 37° de latitude nord, comme la période de végétation dure au moins dix mois, les plantations ne dépassent pas en général le 32°; elles sont concentrées d'ailleurs presque totalement dans le delta du Mississipi et dans les districts immédiatement adjacents. La Louisiane fournit les 96/100 de la récolte annuelle; le Texas et la Floride donnent le reste. Le rendement moyen est, au reste, très faible, comparé à celui des Antilles (2).

On avait fondé de grandes espérances sur le *maïs* et le *sorgho* comme plantes sucrières, mais les résultats n'ont pas répondu à l'attente; en Californie, on extrait le sucre des betteraves (3), en petite quantité. Mais en somme les États-Unis restent bornés au sucre de cannes, et comme la production totale ne dépasse pas le dixième de la consommation, qui est relativement très forte, ils sont obligés de se fournir ailleurs. La Californie et le Far West s'approvisionnent aux îles Hawaï; le reste de l'Union est sous la dépendance des Antilles et de l'Amérique du Sud.

On a cherché maintes fois et avec beaucoup de persévérance à acclimater aux États-Unis le *thé*, le *café*, la *vanille*. En 1876 encore on a planté 20,000 arbustes à thé, sur le versant sud oriental des Alléghanys; nous avons déjà vu qu'aucun de ces produits n'a chance de prospérer aux États-Unis.

Parmi les *plantes textiles*, le *coton* occupe la première place, c'est, avant les céréales et les produits de l'élevage, l'article d'exportation qui représente la plus forte valeur dans le commerce des États-Unis.

Le cotonnier pousse à l'état sauvage en Amérique, mais la culture de cet arbrisseau ne prospère que grâce à la réunion de plusieurs conditions physiques. Elle exige d'une part une grande chaleur, prolongée durant de longs mois, et ne supporte pas les gelées de printemps ou d'automne si fréquentes, les premières surtout, aux États-Unis. Les plants veulent en second lieu avoir le pied dans l'eau, ou du moins être fréquemment et abondamment arrosés; mais d'autre part une humidité atmosphérique trop grande endommage le fruit et lui enlève beaucoup de ses qualités de finesse et de pureté.

Les plantations ne prospèrent pas en fait au delà du 37° vers le nord,

---

(1) Culture du tabac (1894):

Superficie.....	211.292 hectares.
Production.....	184.235 tonnes.
Valeur.....	138.803.500 francs.

(2) Production du sucre de cannes (1894): 272.913 tonnes.
(3) Production du sucre de betteraves (1894): 20.000 tonnes.

mais elles ne donnent pas non plus de bons produits dans les plaines basses du sud, le long des rivages du golfe, ni en Floride, où les précipitations annuelles dépassent 120 et même 150 centimètres. Leur pays de prédilection, c'est le revers des dernières collines qui terminent au sud-ouest et au sud-est les Alléghanys, entre le 32° et le 35° de latitude nord; c'est aussi la vallée même du Mississipi, où l'irrigation est si facile, et où ne remontent pas les nuées humides, entre Vicksbourg et Memphis; elles prospèrent enfin dans d'excellentes conditions sur le plateau du Texas. Les champs de cotonniers sont d'ailleurs répandus en plus ou moins grande quantité dans toute la région au sud du 37°; ils s'étendent depuis la côte atlantique jusqu'aux déserts de l'ouest, à la hauteur du 100° ouest de Greenwich. Il faut ajouter que des tentatives heureuses ont été faites, dans la dernière période décennale, en Californie.

Les principaux États cotonniers sont ceux de Texas, Géorgie, Mississipi, Alabama, Caroline du Sud, Arkansas, Louisiane et Caroline du Nord.

On sait par quels troubles désastreux a passé la production cotonnière en Amérique, lors de la guerre de Sécession, entre les années 1862 et 1867. Les sources où puisaient les manufactures européennes se fermèrent tout à coup. De nombreux pays de l'ancien monde, Inde, Égypte, Algérie, se lancèrent aussitôt dans cette culture qui resta quelque temps, grâce à la rareté des produits, très rémunératrice. Mais une fois la crise passée, les États-Unis regagnèrent vite la place perdue, et s'ils n'ont pas conservé le monopole, ils continuent du moins à fournir aux manufactures du monde entier les 3/4 environ des cotons qu'elles traitent, laissant bien loin derrière eux l'Inde, l'Égypte, etc., qui se partagent le dernier quart (1).

Les autres plantes textiles ont diminué d'importance devant le développement de l'industrie cotonnière. L'Union est obligée d'importer une certaine quantité de lin et de chanvre de Russie et du Canada. Le *jute* lui-même, autour duquel les Américains ont fait naguère tant de bruit, ne peut réussir dans les terres insuffisamment arrosées, qu'il épuise rapidement. En Californie, on remplace le jute par les fibres de pin pour la fabrication des sacs.

Résumé. — En résumé, le trait caractéristique de l'agriculture américaine, qu'il convient de bien mettre en relief, c'est que dans ce vaste pays, où se rencontrent tous les sols et tous les climats, chaque genre de culture tend de plus en plus à se concentrer dans le coin où sont réunies avec le plus d'intensité toutes les conditions naturelles les plus propres à en assurer le succès. Les céréales ont abandonné le versant atlantique et s'avancent toujours plus loin vers l'ouest, dans les plaines d'alluvion du Mississipi et de ses affluents. Mais en même temps il s'est fait une sorte

---

(1) Culture du coton (1894) :

Superficie.....	9.569.952 hectares.
Production.....	9.476.435 balles.
Valeur.....	1.295.825.000 francs.

de partage entre le maïs et le blé, ce dernier ayant tendance à s'emparer des districts du nord, le maïs à s'établir au sud. On pourrait citer mille autres exemples. C'est là un phénomène assurément très curieux et qui fait honneur non seulement au sol américain, mais encore plus aux colons, qui l'exploitent avec tant d'intelligence et d'esprit pratique.

Productions animales ; élevage. — L'histoire de l'élevage aux États-Unis pourrait donner lieu aux mêmes réflexions. Sans doute les Américains n'ont pas déployé dans ce genre d'exploitation le même art, la même science qui les ont rendus célèbres dans le monde des agriculteurs; mais il faut reconnaître qu'ils ont eu à vaincre des obstacles naturels bien autrement considérables.

Nulle part aux États-Unis ne se rencontrent ces conditions de climat qui font des Iles Britanniques, des Pays-Bas, de notre Normandie, les pays classiques de l'élevage. Les étés sont trop chauds et les hivers sont trop froids; et ces extrêmes de température que nous avons déjà vus si préjudiciables à tant de sortes de cultures, créent aux éleveurs des difficultés de divers genres. Il est impossible de tenir pendant les longs mois d'hiver le bétail à l'air libre et pendant cette période, qui dure parfois la moitié de l'année, l'entretien des animaux réclame une énorme quantité de fourrages. Au printemps même les sautes brusques de température, les retours de froid subits ont souvent décimé les troupeaux. Dans bien des endroits, surtout à l'ouest, la végétation des prairies ne commence qu'en mai ou juin ; et dès le mois de juillet ou d'août la sécheresse enlève aux herbes la meilleure part de leurs qualités nutritives. Enfin les prairies artificielles, qui sont une si grande ressource dans l'industrie de l'élevage, ne réussissent bien que dans les parties basses les plus humides de la prairie; leur aire d'extension est donc, par ce fait, singulièrement restreinte. Nous savons déjà que les agriculteurs y suppléent dans beaucoup d'États par le seigle, l'avoine, les betteraves, etc., coupés verts avant maturité. Dans l'ouest, où règne le steppe, le bétail est réuni en vastes troupeaux qui, sous la conduite de plusieurs bergers montés, parcourent d'immenses espaces à la recherche d'une maigre nourriture.

La région américaine qui se prête le mieux à l'élevage, à la façon dont on l'entend en Angleterre ou en Hollande, comprend surtout les États du centre au nord du 37° de latitude. L'été n'est pas trop chaud; il n'est pas humide à l'excès comme au sud ou dans certaines parties de l'est ; il est beaucoup moins sec enfin que la « prairie » proprement dite et les hauts plateaux. Il va sans dire, au reste, que la répartition géographique varie beaucoup suivant les différentes sortes de bétail. Le mouton, par exemple, supporte bien mieux le séjour dans les pays au climat sec que les bêtes à cornes ; mais un phénomène bien constaté, c'est qu'à mesure que se peuplent les États de l'est et du centre, les cultures proprement dites empiètent sur les prairies et chassent le bétail ; le centre des régions d'élevage tend par suite à se déplacer graduellement vers l'ouest.

Les *bêtes à cornes* qui constituent actuellement une race spéciale, le « Native stock », proviennent du mélange des races anglaises, hollandaises et françaises. Elles ont été l'objet de nombreux perfectionnements. Les races laitières sont surtout répandues dans le nord-est (Vermont, New-York, Pensylvanie), où l'industrie de la fabrication du beurre et du fromage a pris une grande extension. C'est par milliers que se comptent les fromageries dans le seul État de New-York.

Les animaux de boucherie, de beaucoup les plus nombreux, sont concentrés surtout autour du Mississipi moyen (Illinois, Iowa, Missouri, Kansas). Mais c'est le Texas qui en nourrit peut-être la plus forte quantité.

Dans la région des steppes et des plateaux, ce sont les parties septentrionales, les plus humides, qui conviennent le mieux au gros bétail : Washington, Idaho, Montana.

Les *moutons* sont répartis plus nettement en deux principaux centres. Dans la région des lacs, Wisconsin, Michigan, Ohio, Indiana, on élève surtout l'animal pour la viande. Mais c'est à l'ouest, dans la « Prairie » et sur les plateaux, et notamment dans la partie méridionale, la moins humide, que prospèrent les bêtes à laines (Texas, Nouveau-Mexique, Arizona, Colorado).

Les États-Unis ne jouent pas d'ailleurs dans le monde pour la production de la laine un rôle comparable au rang qu'ils occupent pour le coton. Ils ne suffisent même pas à leur consommation, et leurs manufactures sont obligées de s'approvisionner ailleurs pour compléter leur contingent.

Les *porcs* sont en général le plus nombreux dans les régions où la race ovine n'est que faiblement représentée, c'est-à-dire en d'autres termes dans tous les États du centre, où les champs cultivés occupent la surface la plus étendue, Illinois, Missouri, Indiana, Kentucky, Tennessee. C'est plutôt un animal « domestique » qu'on élève dans les fermes en petits troupeaux et qu'on nourrit aisément de lait, de maïs et de tous les résidus de la culture ; les États des prairies, Iowa, Nebraska, les pays de plantations du sud comptent également des porcs en grande quantité, de même que la Californie et l'Orégon.

C'est, on le sait, la viande qui, dans les statistiques d'exportation aux États-Unis, tient le premier rang parmi les produits de l'élevage. Les trois grands entrepôts à l'intérieur sont Chicago, Kansas-City et Saint-Louis.

Ce commerce se fait sous trois formes : on s'est surtout occupé dans les dernières années de transporter en Europe les bêtes vivantes, puis, on a essayé du transport de la viande conservée par le froid, enfin les conserves en boîte, malgré la concurrence des deux précédents modes de transport de la viande, ont encore de l'importance.

Nous n'avons pas à insister sur l'organisation de tous les établissements où les Américains mettent en valeur les produits qu'ils tirent de l'élevage. Tous les voyageurs ont décrit les « Stock-Yards », les « Pork-Packing », etc., de Chicago ; mais il faut rendre hommage une fois de

plus à l'intelligence merveilleusement pratique dont les Américains font preuve dans l'art de tirer parti des richesses de leur sol : il ne suffit pas toujours d'être né riche et comblé de dons de la nature ; il faut encore savoir profiter de ces avantages.

Les *chevaux* que renferment les États-Unis sont surtout répartis dans les États de culture du centre. C'est au sud, comme en Europe, que se trouve en revanche le plus grand nombre de *mulets* et d'*ânes*.

La *volaille* n'a pas en Amérique une importance économique particulière ; les *oies* sont pourtant élevées en grand dans l'Illinois, le Missouri, le Kentucky, pour la production des plumes et du duvet. Elles forment d'immenses troupeaux et sont au nombre de plusieurs millions.

L'*apiculture* est également une industrie active, répandue dans la même région, et dans les États de l'est.

L'élevage du *ver à soie* serait une nouvelle preuve à apporter à l'appui des faits déjà signalés en l'honneur du sens pratique des Américains. Cette industrie occupait encore un grand nombre de colons vers le milieu de ce siècle ; mais elle a été vite abandonnée, malgré le succès qu'elle obtenait, du jour où d'autres industries, culture du coton, du tabac, de la canne à sucre, ont pu sembler plus rémunératrices. Elle a complètement perdu depuis toute importance, mais nous verrons plus loin que les États-Unis n'ont pas en tout cas négligé l'industrie de la soie, qui occupe une place fort honorable, à côté des industries de la laine et du coton (1).

Chasse et pêche. — Dans ce vaste pays encore si mal peuplé, les animaux sauvages ne sont pas exterminés entièrement. La chair du *bison* est la principale nourriture des Indiens ; et les blancs font à cet animal une poursuite acharnée pour recueillir sa graisse et sa peau. Mais en général le gibier abonde moins dans les Prairies et sur les plateaux trop secs, que dans les immenses savanes, bien arrosées de l'Afrique et de l'Amérique du Sud.

La *pêche* joue un rôle plus important comme ressource alimentaire et commerciale : les bâtiments américains pêchent au large, dans l'océan Pacifique et dans l'Atlantique, la *baleine*, la *morue*, les *harengs*, les *phoques*. Les *huîtres* viennent de la baie Chesapeake. La pêche et la préparation du *saumon* sont parmi les industries les plus productives des régions côtières du nord-est. C'est par millions que se chiffrent les boîtes de poissons frais et les barils de poissons salés qu'on exporte (2).

---

(1) Élevage aux États-Unis (1895) :

Chevaux	15.893.318	Moutons	42.294.064
Mulets	2.333.108	Porcs	44.165.716
Bêtes à cornes	50.868.845		

(2) Pêche :

Navires	6.396
Pêcheurs	191.984
Produit	227.770.000 francs.

B. — Industrie.

Condition naturelle. — Il est incontestable que les États-Unis sont avant tout un pays de production agricole, du moins à l'heure actuelle; mais le sous-sol offre des ressources immenses à l'industrie, déjà sollicitée si énergiquement par la présence dans le pays même de tant de produits végétaux ou animaux, coton, laine, etc., dont peut s'emparer le travail manufacturier. Les gisements de houille sont prodigieusement abondants, et nul n'ignore que c'est en notre siècle la meilleure condition de prospérité de l'industrie; les métaux usuels ne font pas défaut davantage, et ils se rencontrent dans les parages voisins des mines de charbon, autre condition non moins propice à la multiplication des usines.

Les métaux précieux ont une valeur économique moins grande dans l'ensemble; mais leur exploitation plus ou moins temporaire aura du moins eu pour résultat, comme en tant d'autres pays, d'attirer dans des cantons jusque-là déserts des émigrants en grand nombre; une bonne part s'établit à demeure et tire profit du sol après avoir exploité les mines. C'est à un phénomène de ce genre que la Californie, si prospère aujourd'hui, doit sa fortune.

Il ne manque donc aux Américains aucun des éléments naturels de travail, qui font un pays industriel; l'esprit d'initiative et d'activité intelligente ne leur manque pas davantage. Ils savent tirer le parti le plus utile de toutes les faveurs dont les a comblés la nature. Ce sont eux qui depuis un demi-siècle ont inventé le plus de machines nouvelles, construit le plus d'instruments ingénieux, perfectionné avec le plus d'adresse toutes les anciennes méthodes de travail. Placés en face d'un domaine immense à exploiter, avec un nombre relativement restreint de bras, ils sont arrivés à diminuer le plus possible l'intervention matérielle de l'homme et à le remplacer partout par la machine. Le Nouveau Monde a plus d'une fois servi à cet égard de modèle et d'exemple à l'ancien.

Ajoutons enfin que l'industrie américaine a été grandement favorisée par le développement si rapide de l'agriculture, qui attirait une population toujours plus nombreuse; elle accroissait par conséquent l'aire des débouchés nationaux, et d'autre part sollicitait incessamment l'activité manufacturière, en multipliant le nombre des machines et des instruments de toute nature nécessaires à l'exploitation du sol. Enfin elle augmentait toujours le stock disponible des matières brutes.

Richesses minérales. — L'Union américaine est sans contredit le pays du monde le plus riche en métaux. Elle renferme en effet des gisements d'or, d'argent, de houille, de fer, d'une égale importance; mais à mesure que l'agriculture et l'industrie proprement dite se développent et que leurs produits se multiplient, la richesse en métaux joue un rôle de moins en moins grand dans la vie économique du pays. Le même phénomène se remarque au sujet de l'importance comparée des minerais. Le groupe occidental des Montagnes Rocheuses, riche en or et en argent, était autre-

fois le plus important; il a été dépassé et de beaucoup, depuis un certain nombre d'années, par le groupe oriental des Alleghanys, qui produit la houille, le fer, le pétrole, etc.

L'*or* se trouve dans la région du Pacifique, et surtout dans la Californie; un second groupe, de beaucoup moins cohérent, comprend les plateaux et les Montagnes Rocheuses; quant au reste de l'Union, il ne fournit qu'un contingent tout à fait insignifiant. On calcule que les États-Unis participent pour environ un quart au chiffre total de la production de l'or dans le monde.

Pour l'*argent*, l'État de Colorado a presque l'importance que la Californie a pour l'or, les autres États des Montagnes Rocheuses (Arizona, Utah, Nevada et Montana) viennent à une certaine distance après lui. Les États-Unis produisent presque les deux cinquièmes de l'argent recueilli dans le monde entier (1).

La *houille* est la grande richesse minière des États-Unis. Aucun autre pays, sinon la Chine, ne peut lui être comparé; nulle part les formations carbonifères ne couvrent plus d'espace. Elles se prolongent en une large bande ininterrompue depuis l'État de New-York au nord-est, jusqu'au centre du Texas. Les derniers travaux du « Geological survey » évaluent à 500,000 kilomètres carrés, à peu près l'étendue de la France, la superficie des champs de houille exploitables, dans l'est et dans le centre; encore ne connaît-on pas exactement les richesses que recèlent les Montagnes Rocheuses et la région du Pacifique. Ajoutons que les filons ont dans bien des bassins une épaisseur de 50 mètres et que le charbon est d'excellente qualité : l'anthracite de la Pensylvanie est le meilleur du monde.

Nous ne pouvons passer en revue, même d'une façon sommaire, tous les bassins houillers qui se succèdent depuis celui de la Nouvelle-Angleterre jusqu'à ceux de l'Alabama au sud, ou du Texas. Contentons-nous d'indiquer les principaux et ceux dont l'exploitation est actuellement la plus active.

Les champs d'anthracite de la *Pensylvanie* ont fourni longtemps à tous les besoins du commerce et de l'industrie des États-Unis, et ce sont eux qui ont en conséquence contribué pour la plus forte part au développement de ces deux branches de la richesse nationale. Le centre des exploitations est Pittsburg.

Le bassin *Apalache* borde le versant occidental des Alléghanys depuis la Pensylvanie jusqu'à l'Alabama et à la Géorgie, comprenant les États

---

(1) On sait que, depuis quelques années, la production croissante de l'argent a amené une dépréciation de ce métal. Cette dépréciation est ruineuse pour le gouvernement fédéral qu'une loi oblige à acheter tous les ans une quantité fixe d'argent aux propriétaires de mines pour en frapper une monnaie qui a de moins en moins de valeur. Le gouvernement fédéral voudrait faire rapporter cette loi, mais il se heurte à l'opposition — explicable — des États producteurs d'argent. La question, encore pendante, est une de celles qui préoccupent le plus les hommes politiques de l'Union.

d'Ohio, de Virginie, de Kentucky, de Tennessee : la valeur des houilles de cette vaste région est très variable, mais les plus grasses sont au nord, dans la vallée de l'Ohio.

Le bassin de l'*Illinois* s'étend sur l'État de ce nom et sur son voisin l'Indiana ; malheureusement, le charbon y contient une forte proportion de soufre, ce qui le rend impropre à beaucoup d'industries.

Les autres bassins n'ont jusqu'à présent qu'une importance secondaire, mais leurs progrès sont relativement rapides, surtout dans l'ouest. C'est le même phénomène de déplacement graduel vers l'ouest du centre de gravité, que nous avons déjà constaté.

La production et la consommation de la houille se sont accrues aux États-Unis plus vite que nulle autre part. De 18 millions de tonnes en 1865, la production est montée en 1896 à 175 millions, presque la quantité extraite des Iles Britanniques la même année.

Les États-Unis occupent presque le même rang pour la production du *fer;* la quantité extraite est en effet, à peu de chose près, égale à celle qu'extraient les Anglais et les Allemands. La valeur de ce minerai, très commun dans tous les pays, lui vient surtout aux États-Unis de ses qualités intrinsèques, qui le rendent spécialement propre à la fabrication de l'acier, et surtout de la répartition des gisements, situés à proximité des grands bassins houillers et des grandes voies naturelles de communication, fleuves ou lacs. Cette condition permet le transport à bon marché.

La plus grande partie du minerai de fer vient de l'État de Michigan. La Pensylvanie est distancée de beaucoup depuis quelques années. Il y a du reste peu d'États qui ne recueillent une quantité plus ou moins grande de fer.

La répartition des gisements de *cuivre* est beaucoup plus étroitement limitée. Longtemps, et jusqu'en 1875, la région du lac Supérieur, où le métal est d'une pureté exceptionnelle, fournit les neuf dixièmes de la production des États-Unis. Cette proportion est bien changée, et les États de l'ouest (Arizona, Montana surtout, puis le Nouveau-Mexique et Wyoming) ont pris une place importante.

L'Union, si riche en argent, l'est également en *plomb*, ces deux minerais étant fréquemment associés ; le Colorado, l'Utah renferment beaucoup de plomb, mais ne peuvent facilement le transporter ; le Missouri et le Kansas, moins riches cependant, profitent de la facilité des voies de communication et du voisinage de la houille. Le *zinc* se trouve dans le nord-est (New-York, Pensylvanie), et le centre (Illinois).

Près de la moitié du *mercure* extrait dans le monde sort de Californie (New-Almaden).

Le *pétrole* est devenu en quelques années l'une des premières richesses minérales des États-Unis. Les provisions souterraines sont presque inépuisables. On en a découvert dans le plus grand nombre des États, aussi bien dans le bassin du Mississipi que dans la région côtière de l'ouest ; mais jusqu'à présent, on n'a encore exploité que les gisements de la Pensylvanie et de New-York, dans la région qui s'étend entre le ver-

sant nord-ouest des Alléghanys et le lac Érié. L'huile s'y rencontre à des profondeurs variables sous des bancs de sables ou de grès poreux. Les premiers puits ont été creusés le long des cours d'eau qui découlent des Alléghanys, et notamment de l'Oil-creek : c'est par milliers que l'on compte actuellement les sources de pétrole, la plupart jaillissantes. D'immenses conduits rayonnent autour des oil-fields, et les relient aux villes voisines, Buffalo, Cleveland, Pittsburg, où sont établies les raffineries.

L'exportation du pétrole, autrefois très considérable, rencontre maintenant une forte concurrence dans les pétroles du Caucase, transportés assez facilement sur tous les marchés européens, depuis que le chemin de fer de Batoum à Bakou est ouvert.

Le *sel* se recueille en Amérique sous plusieurs formes. Les sources salées des terrains siluriens dans les États de New-York (Onondaga) et de Michigan (Saginaw) en fournissent la plus forte part. Le contingent de sel marin produit par les côtes du golfe du Mexique est bien moins considérable, et n'est guère utilisé que comme engrais ; les marais et les lacs salés de l'intérieur des plateaux renferment aussi d'énormes provisions de sel. Le sel gemme enfin est extrait de plusieurs régions (Virginie, Texas, etc.).

Les *carrières* ne manquent pas en Amérique, bien qu'elles soient peut-être relativement moins abondantes qu'en d'autres pays de l'ancien monde. La région des Alléghanys est la plus riche. Le Vermont et la Pensylvanie donnent des *marbres* blancs d'une grande beauté, qui sont surtout employés dans la construction ; les marbres pour travaux artistiques sont importés d'Espagne. Le *granit* est exploité dans les mêmes États ; la *pierre calcaire à bâtir* abonde, même dans la vallée du Mississipi, où on la trouve souvent à une faible profondeur. La terre argileuse des prairies donne enfin d'excellentes *briques*.

Les États-Unis sont en somme aussi favorisés sous le rapport des produits minéraux que des richesses végétales ou animales que nourrit son sol. Partout la même abondance, la même variété, la même universalité. Il nous reste à voir ce que les Américains ont su faire pour la transformation industrielle de ces nombreux produits (1).

---

(1) Production minérale (1893) :

Houille	165.300.000	tonnes.
— (1896)	175.000.000	—
Pétrole	6.236.000	—
Fer	11.176.000	—
Mercure	80.000	—
Aluminium	11.000	—
Sel	1.522.000	—
Or	54.000	kilogram.
Argent	1.866.600	—

Production totale de l'or (valeur monétaire)	1894	197.000.000 fr.
— — —	1792-1894	10.000.000.000
— — l'argent —	1894	320.000.000
— — —	1792-1894	6.448.000.000

Industrie proprement dite. — Il est assez facile de déterminer la répartition géographique des grandes régions industrielles aux États-Unis. Un centre naturel est formé par le nord-est, où abondent houille, fer, pétrole, etc. Les États de New-York, Pensylvanie, Ohio, Massachusetts, New-Jersey, Connecticut, Maryland, sont, par ordre d'importance, ceux où les produits de l'industrie atteignent la plus forte valeur. Mais si l'on tient compte de la superficie et du nombre des habitants, c'est sans conteste dans le groupe Rhode-Island, Massachusetts, Connecticut, que le travail industriel est le plus actif. Dans ces trois États, les manufactures et les usines absorbent les 6 ou 7/10 de la main-d'œuvre totale. La proportion n'est déjà plus que de 4/10 dans New-York et Pensylvanie. Ce groupe du nord-est est par excellence le centre de l'industrie des métaux et du coton.

Dans l'Illinois et les États voisins, l'industrie très active encore revêt un autre caractère. Elle s'applique plus spécialement aux produits de l'agriculture et notamment aux matières alimentaires : farines, viandes, eaux-de-vie, etc.

Puis, à mesure que l'on s'éloigne dans la direction du sud et de l'ouest, l'industrie décroît rapidement en importance au profit de l'agriculture; dans les États du sud 6 à 8/100 seulement de la population productive s'occupent de travaux industriels; mais un relèvement notable en faveur de l'industrie a lieu sur la côte du Pacifique, où la Californie constitue à elle seule un petit centre à part (1).

Industries dérivées du règne minéral. — C'est dans l'État de Pensylvanie que sont concentrées le plus grand nombre des usines métallurgiques qui traitent le minerai de *fer*. Le nombre des hauts fourneaux a diminué, mais la production moyenne de chacun d'eux a plus que doublé.

Les minerais du lac Supérieur donnent un excellent *acier* et les Américains ont été les premiers à tirer parti en grand dans la fabrication de ce produit des procédés inventés par l'Anglais Bessemer.

L'industrie du fer est celle dans laquelle les Américains ont su déployer le plus d'ingéniosité et se rendre le plus vite indépendants de l'Europe. En 1872, l'importation étrangère atteignait encore 600,000 tonnes, elle était nulle en 1878, et elle n'a repris depuis cette époque une certaine valeur, que pendant quelques années exceptionnelles, où l'essor prodigieux donné à la construction des voies ferrées avait épuisé momentanément les stocks nationaux. Mais, en général, la production des usines américaines suffit amplement à la consommation locale et, comme le bois d'un autre côté devient rare, ce sont les ingénieurs des États-Unis

---

(1) Condition générale de l'industrie (1890) :

Nombre d'établissements.....	355.415
— d'ouvriers.....	4.712.622
Valeur de la production.....	46.862.000.000 fr.

Plus de la moitié des établissements sont dans les États de New-York, Pensylvanie, Ohio, Massachusetts, Illinois.

qui ont eu les premiers l'idée d'étendre les usages du fer dans les grands travaux de construction, ponts, maisons, navires, etc.

Les autres minerais sont en général traités sur les lieux mêmes de production; et c'est ce travail d'affinage qui constitue la principale industrie des États du Far West. Le *cuivre* est travaillé à Détroit, à New-York; le *plomb* est fondu à Leadville, en Californie, à Great-Salt-Lake-City, à Chicago. On distille le *pétrole* sur les bords du lac Érié et à Pittsburg: c'est là qu'on le convertit en huile à brûler et produits divers (1).

Les *industries mécaniques* ont pris un développement extraordinaire grâce aux progrès inouïs de l'agriculture, du commerce et de l'industrie elle-même, grâce aussi à l'emploi si ingénieux que les Américains ont su faire des machines dans toutes les branches du travail humain. La construction des machines est un champ dans lequel les Américains sont passés maîtres et c'est de leur pays qu'est partie l'étincelle de cette révolution dans les procédés du travail, dont les conséquences économiques sont en train de bouleverser le monde.

L'industrie mécanique n'est pas aussi concentrée que la fabrication proprement dite du fer. Mais ce sont encore les États du nord-est qui livrent le plus de machines: New-York, Pensylvanie, Massachusetts, Ohio. L'Illinois vient au second rang.

Seul, l'art des *constructions navales* ne s'est pas maintenu à la hauteur des progrès de la technique moderne, les Anglais restent toujours au premier rang. Le travail des *métaux précieux* est, en revanche, naturellement très avancé, la matière première abondant. Les *industries chimiques* sont dirigées par des ingénieurs formés aux écoles d'Europe.

Les *industries céramiques* ont pris en Amérique une grande extension et sont parvenues à un haut degré de perfection artistique. La fabrication des *poteries* et de la *verrerie* trouve dans l'argile de la région mississipienne et dans les vastes champs de sable de la Pensylvanie d'excellents matériaux. C'est par suite la vallée de l'Ohio qui renferme le plus grand nombre de faïenceries, et c'est dans la Pensylvanie qu'on fabrique le plus de verre. La terre à porcelaine est beaucoup plus rare et les usines qui l'exploitent sont partout peu nombreuses.

Industries dérivées des règnes végétal et animal. — Parmi les *industries alimentaires* de cette catégorie, le premier rang revient à la *minoterie* et à la *conserve des viandes*. La minoterie est la plus importante en valeur des industries américaines. C'est d'ailleurs celle qui réclame le moins de travail. Les moulins de toute catégorie, à eau, à vent, à vapeur, sont très disséminés sur le territoire de l'Union. Mais ce sont naturellement les

---

(1) Industrie métallurgique (1893) :

Fonte	7.238.000 ton.	Cuivre	153.000 ton.
Fer	4.085.000	Plomb	148.700
Acier	4.841.000	Zinc	71.500

Nombre de hauts fourneaux (1890) 559
Dont, en Pensylvanie 221

États du centre qui en comprennent le plus grand nombre. L'Illinois et les six ou sept États agricoles qui l'entourent traitent plus de la moitié des farines que consomment ou exportent les gens de l'Union. Le New-York et la Pensylvanie, riches en houille et qui reçoivent aisément par les lacs les blés de l'ouest, ajoutent un fort appoint à ce premier contingent.

C'est encore dans l'Illinois, ou pour mieux dire à Chicago, qu'est concentrée l'industrie de la viande. Cet immense entrepôt prépare le tiers des conserves de tous les États. Les territoires voisins, Indiana, Ohio, Missouri, Iowa et les pays de l'est, New-York, Massachusetts, qu'on trouve représentés dans toutes les branches d'industries, viennent en seconde ligne.

La fabrication du *fromage* et du *beurre* est active surtout dans l'État de New-York, où l'on nourrit le plus grand nombre de vaches laitières. Il faut citer en outre l'Illinois et l'Ohio.

Ce sont les États du nord-est, où sont les houblonnières et les champs d'orge les plus étendus, qui produisent le plus de bière (New-York, Pensylvanie, Ohio) et c'est dans le même groupe qu'on distille également la plus forte quantité de *sucre* extrait des cannes, importées du sud, du sorgho, de l'acer saccharinum, etc.

La préparation du *tabac* et la fabrication des cigares est une des industries les plus disséminées dans tous les États, mais le groupe de Pensylvanie-Ohio est encore ici prépondérant.

Les *industries textiles* sont parmi les principales sources de richesse des États-Unis, où ces industries trouvent en effet les meilleures conditions de prospérité : matière première, combustible et débouchés. Mais les Américains ne manufacturent qu'une partie relativement médiocre de leur *coton* (1/3 environ). Comme les provisions de houille sont inépuisables, l'industrie cotonière peut recevoir dans leur pays une extension très grande qui menacerait singulièrement une des branches les plus lucratives du commerce anglais. Déjà les cotonnades américaines font une concurrence heureuse aux produits britanniques sur toute l'étendue du continent africain. Elles pourraient aisément leur fermer les marchés de l'Asie, autour desquels la lutte est aujourd'hui si âpre; ce n'est que l'accroissement trop rapide du nombre même de leurs habitants, qui a empêché les États-Unis de jouer jusqu'à présent, dans l'approvisionnement en cotonnades des autres pays, un rôle plus honorable (1).

Nous savons déjà que, pour l'industrie de la *laine*, la matière première ferait plutôt défaut, et que les États-Unis sont encore, jusqu'à ce que

---

(1) Industrie cotonnière (1895) :

Usines 2.641, dont pour les cotonnades seules 905, employant 221.584 personnes.

Production totale du coton	2.281.761	tonnes.
Consommation	710.204	—
Valeur de l'exportation des cotons travaillés	68.945.000	francs.
En 1875	20.000.000	—

l'élevage des moutons dans le Far West se soit accru, tributaires de l'étranger pour les produits bruts (1).

Même phénomène pour la *soie*. C'est à peu près la totalité de la matière brute que l'Union demande à l'Europe ou à la Chine.

En tout cas, la matière première, coton, laine ou soie et le combustible ne sont pas réunis sur les mêmes lieux. C'est le combustible, comme en tant d'autres pays, qui a attiré la matière première, et c'est pour ce motif que toutes les industries du tissage sont concentrées dans les États de la Nouvelle-Angleterre, et dans le groupe New-York, Pensylvanie, New-Jersey. Tous ces États sont effet à proximité des abondantes mines d'anthracite de la Pensylvanie. Le Massachusetts vient tout à fait en première ligne avec Boston, et ses annexes, Lowell, Lawrence, Worcester. La Pensylvanie est à peu près sur le même rang pour la laine (Philadelphie), mais elle ne joue qu'un rôle secondaire dans le tissage du coton et de la soie. C'est le New-Jersey et le New-York qui travaillent de préférence cette dernière matière. Le Maine, le New-Hampshire, le Connecticut, le Rhode-Island, se partagent à peu près également le reste des manufactures de laine et de coton. Parmi les autres régions de l'Union, on peut à peine citer, dans l'industrie de la laine, le groupe du centre, Illinois, Ohio, Indiana; dans celle du coton, la Géorgie et les deux Carolines. Mais ces deux groupes ne prennent qu'une part tout à fait minime à la production totale.

Les industries textiles ont fait en Amérique d'énormes progrès depuis le milieu du siècle. Mais, malgré ces progrès, les États-Unis sont loin encore d'égaler les États industriels de l'Europe.

Les industries du *jute*, du *chanvre*, du *lin*, n'ont qu'une importance toute secondaire, elles sont au reste concentrées dans la même région.

Ce sont également les centres populeux du nord-est et de l'est qui ont attiré l'industrie du *cuir*, si importante dans le pays d'élevage.

Notons, pour terminer, que la Californie est assurément un des États de l'Union où toutes les branches d'industrie sont le plus universellement représentées; mais chacune d'elles n'y occupe dans l'ensemble qu'une place de peu d'importance : nous n'avons eu en effet pour aucune à citer cet État dans le nombre des grandes régions productives. L'accumulation de tant d'industries diverses lui donne toutefois une valeur à part, qu'il fallait signaler.

Résumé de la production industrielle. — Ce court exposé suffit à bien montrer la rapidité et la grandeur des progrès réalisés depuis quarante ans par les Américains dans toutes les branches d'industrie. Nous avons admiré leur esprit d'initiative et d'invention. Nous avons reconnu toute

---

(1) Industrie lainière (1895) :

Nombre de manufactures.....	2.489
— d'ouvriers.....	219.132
Valeur de la production totale....	1.688.812.000 fr.

la part qu'ils ont prise au perfectionnement de l'outillage mécanique. A ce titre, et si l'on ne tient compte que des moyens employés, des procédés, des méthodes, le rôle qu'ils ont joué et l'influence qu'ils ont exercée dans le mouvement industriel du monde entier est considérable. Mais après tout, si on se borne à supputer le résultat brutal, sans considérer le point de départ ni le chemin parcouru, il faut bien avouer que le développement, tout prodigieux qu'il soit, de leur industrie, n'a jusqu'à présent, au regard du reste du monde, qu'une importance nationale. Ils ont su, sans doute, se rendre indépendants de l'Europe sur bien des terrains; mais en revanche, si l'on excepte les farines et les conserves de viandes, qui peuvent à peine passer pour des matières industrielles, ils n'ont eux-mêmes envoyé sur les marchés étrangers aucun produit sorti de leurs manufactures. Les cotonnades vendues en Afrique, qui seules feraient exception, ne représentent dans l'ensemble qu'une valeur insignifiante. Bref, nous sommes bien loin des merveilles de la production industrielle anglaise, mais rien n'empêche l'Union de partager avec nous les marchés du monde. Elle en a la faculté à tous égards, et, nous pouvons ajouter, l'ambition.

C. — Commerce.

Voies de communication. — Dans le continent, massif et carré, que forment les États-Unis, où les côtes sont souvent inhospitalières, la mer ne sera pas, comme en Angleterre, la principale voie de communication. A part San-Francisco, sur la côte occidentale, tous les grands ports américains sont massés dans un espace de moins de 5 degrés, entre la baie de Chesapeake et Boston; encore ces ports sont-ils presque tous relégués au fond d'estuaires ou sur des fleuves. C'est également le cas de la Nouvelle-Orléans, le grand entrepôt maritime du sud.

Ce sont les voies de l'intérieur qui suppléent au manque d'articulation littorale. Nulle part plus qu'aux États-Unis, le développement de la richesse publique n'est intimement lié à l'accroissement et au perfectionnement des voies de communication de toute nature. La population n'a conquis véritablement l'intérieur à la culture que du jour où les lignes transcontinentales ont assuré ses relations avec le reste du pays. De plus, pour transporter des matières relativement encombrantes et de peu de valeur, les blés, les animaux, les viandes, les bois, à des distances souvent énormes, il faut non seulement des routes, fluviales ou terrestres, mais encore que le trafic puisse s'opérer à des prix minimes. Ce résultat a été obtenu d'une part par la concurrence des canaux, des rivières et des chemins de fer et par la rivalité des chemins de fer entre eux, et d'autre part par les conditions d'établissement, particulièrement faciles et peu coûteuses, qu'ont rencontrées aux États-Unis les voies de toutes sortes.

En effet, si la distance est dans ce pays le grand ennemi, l'absence de relief qui le caractérise sur la plus vaste étendue, non seulement rend les fleuves navigables jusqu'à une énorme distance de la mer, mais a permis

la construction à bon compte des canaux et des voies ferrées. Rares sont les endroits où sont nécessaires les grands travaux d'art, tunnels, tranchées, les nombreuses écluses. Dans toute la région centrale et orientale, les Alléghanys sont le seul obstacle. Mais on remarquera que leurs vallées parallèles sont justement disposées dans le sens des communications entre le nord et le sud, et qu'une vaste dépression s'ouvre à la hauteur de New-York et de Baltimore, comme pour donner plus aisément passage aux routes qui relient les ports de l'est aux pays du centre. On remarquera en outre que la plupart des rivières sont encore orientées dans la direction que suit forcément le commerce. Seul le Mississipi borne la route entre l'est et l'ouest; mais à la latitude où les relations sont particulièrement actives entre ses deux bords, il est encore relativement peu large. Les Américains ont trouvé, en tout cas, le moyen de le franchir en jetant au-dessus d'immenses ponts de fer. C'est au reste la voie centrale naturelle entre le nord et le sud.

A l'ouest enfin, le vaste plateau qu'enserrent les Montagnes Rocheuses et la Sierra-Nevada n'oppose pas aux communications des difficultés aussi grandes que le premier aspect de la carte du relief pourrait le faire supposer. Il se rétrécit d'abord sensiblement au nord et au sud. Au nord, le rapprochement des sources du Missouri et de la Colombia, au sud la dépression du Rio-Gila et l'abaissement de relief très notable qui se manifeste entre les plateaux du Colorado et la Sierra-Madre, ont en outre rendu assez facile l'établissement des voies transcontinentales. Au centre même les constructeurs du premier « Pacific-Rail-Road » ont trouvé avantage à suivre les sillons que dessinent le Humboldt et la Platte.

Les États-Unis sont riches en *voies navigables naturelles*. Nous ne mentionnerons que pour mémoire les nombreux cours d'eau qui se déversent dans l'Atlantique. La plupart sont accessibles à la grosse batellerie sur plusieurs centaines de kilomètres. L'Hudson seul a une grande importance, grâce à New-York et aux nombreux canaux dont il est le point d'attache. La marée le remonte jusqu'à Albany et permet aux navires de 1,000 tonnes d'atteindre cette ville. Sur le Pacifique, le Colorado et la Colombia n'offrent pas de grandes ressources au commerce. Le Sacramento et le San Joaquin ont plus de valeur et drainent les riches campagnes de la Californie.

Mais le grand réseau navigable des États-Unis est formé par les deux systèmes du Mississipi et des grands lacs, séparés l'un de l'autre par des seuils insignifiants que franchissent sans peine les canaux. C'est une magnifique voie naturelle ininterrompue, qui coupe en travers les États-Unis.

Le Mississipi est navigable à partir de Saint-Paul du Minnesota, mais il n'est accessible aux gros bateaux qu'en aval de Saint-Louis. A la Nouvelle-Orléans, la profondeur du fleuve est de 30 mètres; mais les bouches du delta sont obstruées par les alluvions et fermaient l'entrée du port aux navires calant plus de 4 ou 5 mètres, avant que des travaux d'endiguement et de régularisation d'une des passes aient été effectués en 1875. Toutefois, le tirant d'eau ne dépasse pas 7 mètres.

L'Arkansas et la Red-River sont remontés par les bateaux jusqu'à une distance de 800 à 1,200 kilomètres. Le Missouri est également navigable sur une grande longueur; mais en amont de Kansas-City, il est peu fréquenté. L'Ohio, traversant les territoires les plus fertiles de l'Union, forme en revanche avec ses affluents et ses canaux le plus important réseau navigable de tout le pays. Le mouvement de la batellerie est régulier à partir de Pittsburg, et jusqu'à Cairo, d'innombrables trains de bateaux, portant blé, maïs, coton, charbons, minerais, sillonnent le fleuve dans les deux sens.

Nous avons déjà eu l'occasion d'étudier les grands lacs et le Saint-Laurent, qui sont un des canaux naturels les plus remarquables des États-Unis; il est inutile d'y revenir. Ces grandes masses d'eau très découpées, qui s'avancent au loin dans l'intérieur des terres, rendent assurément d'immenses services aux relations commerciales d'État à État; mais à l'égard du commerce avec l'étranger, elles ne compensent guère le défaut d'articulation des côtes américaines. C'est une Méditerranée à écluses et à mauvaise issue.

D'ailleurs tout le système navigable de l'Amérique du Nord souffre de deux obstacles, inhérents au climat et que nous avons déjà signalés : les sécheresses estivales, les glaces en hiver. Le Saint-Laurent est fermé, nous le savons, à la navigation pendant la moitié de l'année. L'Hudson est barré par les glaces pendant plus de trois mois et en été des bancs de sable interrompent son cours. Même phénomène sur le haut Mississipi, où la chaleur et le froid sont également intenses. En aval même de Saint-Louis, le fleuve est souvent pris par la gelée, et au mois d'août et de septembre le tirant d'eau descend parfois au-dessous de 1^{m},20. C'est encore l'Ohio qui est à cet égard l'artère privilégiée; la navigation n'y est en moyenne interrompue que pendant quelques semaines.

Des *canaux*, construits de bonne heure, mettent en relations les trois grands réseaux de voies fluviales des États-Unis : Mississipi, Saint-Laurent et grands lacs, Hudson et cours d'eau du versant atlantique. Nous ne pouvons indiquer que ceux dont l'importance est de premier ordre. New-York est en communication avec Montréal sur le Saint-Laurent, avec Oswego et Rochester sur le lac Ontario, avec Buffalo sur l'Érié.

Philadelphie est rattachée directement au réseau de l'État de New-York d'une part, et à l'Ohio d'autre part.

Plusieurs canaux, ayant pour point d'attache sur le lac Érié Cleveland ou Toledo unissent ce lac au système de l'Ohio, et notamment à Pittsburg, Cincinnati et au Wabash.

Chicago enfin est en relations faciles avec Saint-Louis par le canal de l'Illinois.

Il va sans dire au reste que les canaux sont soumis aux mêmes causes d'arrêt que les fleuves, du moins pendant l'hiver.

C'est cette interruption périodique et parfois si longue de toute activité commerciale, qui explique en bonne partie le succès de la concurrence que les chemins de fer ont fait partout aux fleuves et aux canaux.

En fait, on estime que toute la région au nord de l'Ohio et de l'Arkansas envoie ses denrées vers les ports de l'Atlantique, au lieu de leur faire suivre les voies naturelles, qui les mèneraient à la Nouvelle-Orléans.

Les *routes* n'ont pas aux États-Unis l'importance qu'elles eurent longtemps chez nous. On ne construisit d'abord que des chemins temporaires sans aucune condition de solidité ni de durée. Puis quand la population se fut accrue et le commerce développé, l'époque des chemins de fer était venue et on aima mieux établir partout des lignes de rails, que de construire à grands frais de larges routes, qui devaient perdre nécessairement beaucoup de leur importance, comme voies de commerce entre les villes, à mesure que s'étendrait le réseau ferré. En somme, aux États-Unis, les routes ne sont et n'ont été dès l'origine, on peut dire, que les annexes des chemins de fer.

Tout ce qu'on sait déjà du développement et de la localisation des diverses industries agricoles et manufacturières aux États-Unis, de la direction des grandes voies naturelles de commerce, de la répartition des centres de production et de consommation, fera comprendre aisément les grands traits du réseau des *chemins de fer*. Les centres de ce réseau sont d'une part l'Illinois, de l'autre la région des grands ports atlantiques.

Dans la région de l'Illinois viennent aboutir toutes les lignes qui du nord, de l'ouest et du sud-ouest, amènent les denrées agricoles et les produits miniers. Chicago et Saint-Louis sont les deux grands « collecting-points » de cette région. Chicago, à l'extrémité du Michigan, commande la navigation des lacs, et par conséquent les relations par eau avec Montréal et New-York. Saint-Louis, à l'embouchure du Missouri, non loin de celle de l'Ohio, concentre le commerce de ces deux vallées, à l'endroit où le Mississipi devient navigable aux grands bateaux. Douze lignes de chemins de fer au moins s'embranchent à Chicago ; c'est véritablement le point d'attache des voies transcontinentales du nord (Northern-Pacific, et Pacific-Rail-Road). Saint-Louis joue le même rôle à l'égard des lignes du sud.

De Chicago et de Saint-Louis, des lignes innombrables, appartenant toutes à des compagnies différentes et se faisant par suite concurrence, se dirigent d'une part, vers les divers ports de la côte atlantique septentrionale, Boston, New-York, Philadelphie, Baltimore, d'autre part vers le sud et en particulier vers la Nouvelle-Orléans. Le premier groupe est le grand débouché des États-Unis en face de l'Europe. C'est là que presque tout aboutit et c'est de là que tout se répand à l'intérieur. Mais la Nouvelle-Orléans est aussi un centre important. Une grande ligne qui suit le versant oriental des Alléghanys la rattache à New-York ; une autre, le Southern-Pacific-Rail-Road, l'unit directement à San-Francisco.

San-Francisco enfin est le point d'attache sur le Pacifique de toutes les lignes transcontinentales.

Les États-Unis sont desservis aujourd'hui par 288,000 kilomètres de chemins de fer ; c'est beaucoup plus que l'Europe entière. Nulle part un réseau n'a été construit avec une aussi vertigineuse rapidité ; la « manie »

des chemins de fer a souvent sévi du reste d'une façon inintelligente, et beaucoup plus en vue de la spéculation qu'en vue de l'exploitation raisonnée des richesses du pays. Un immense krach, survenu en 1878, a assagi les Américains. C'est depuis que l'on a construit les quatre nouvelles lignes transcontinentales destinées à aider et à doubler le « Central-Pacific-Rail-Road » inauguré en 1869.

Les chemins de fer sont actuellement trop nombreux aux États-Unis. Beaucoup de compagnies ne font pas leurs frais, et la circulation n'est pas intense, comparée à l'étendue du réseau ; elle n'est comparable à celle des îles Britanniques qu'au point de vue des marchandises, ce qui tient aux conditions maritimes si défavorables de l'Amérique (1).

Marine marchande, ports de mer. — La marine marchande des États-Unis, quoique relativement considérable, n'a cependant pas l'importance qu'elle devrait avoir, eu égard au commerce du pays (2).

Le *mouvement total des ports* est considérable, il dépasse 40 millions de tonneaux, mais les navires américains n'entrent dans ce total que pour un chiffre assez minime (12.34 p. 100); ce sont les Anglais qui tiennent le premier rang avec 54.98 p. 100 du total, l'Allemagne vient ensuite avec

---

(1) Longueur totale en 1894..... 288.460 kilomètres.

Exploitation en 1890 :

Longueur exploitée.....	251.696 kilomètres.
Capital d'établissement par kil..	199.390 francs.

Effectif roulant :

Locomotives.....	29.938
Wagons de toutes sortes.....	1.164.188

Exploitation :

Voyageurs à toutes distances....	492.430.900
— 1 kilomètre.....	19.066.300.000 v. k.
Marchandises à toutes distances.	646.756.300 tonnes.
— 1 kilomètre.....	124.609.500.000 — kil.
Recettes totales brutes.....	5.623.127.400 francs.
Dépenses — —	3.699.795.900 —
Produit net de l'exploitation.....	1.923.331.500 —
Après déduction des dépenses accessoires.....	543.981.100 —

(2) Marine marchande (1894) :

	Navires.	Jauge.
Voiliers	17.060	2.494.599 tonneaux.
Vapeurs	6.526	2.189.430 —
Total.....	23.586	4.684.029 —
Dont au long cours.		899.698 —
Sur l'Atlantique....	17.468	2.712.943 —
— le Pacifique	1.520	456.358 —
— les Grands lacs..	3.341	1.227.400 —
— les Rivières.....	1.257	287.325 —

16.35 p. 100, la France occupe le troisième rang avec 8.59 p. 100, suivie par les Pays-Bas avec 5.22 p. 100 (1).

New-York est de beaucoup le premier port des États-Unis; dans une situation admirable, au fond d'une superbe baie, entre deux profonds canaux, l'Hudson à l'ouest, East River à l'est, il fait un commerce total qui n'est dépassé au monde que par Londres et Liverpool. C'est le grand port d'importation de l'Union; les exportations sont relativement moins considérables. Il est réuni aux grands ports de l'Europe, Liverpool, Londres, le Havre, Hambourg, Anvers, etc., par des lignes régulières de paquebots rapides.

Boston, *Philadelphie* et *Baltimore* ne sont que des satellites de New-York, et font surtout des exportations.

La *Nouvelle-Orléans*, qui devrait être le grand débouché de la vallée du Mississipi, ne joue pas ce rôle, nous l'avons vu. Elle gagnera cependant au développement du Far West.

San-Francisco a de même un bel avenir ; les relations avec l'Extrême-Orient sont déjà nombreuses; l'ouverture d'un canal interocéanique, quel qu'il soit, ne peut manquer en outre de donner un grand essor à son trafic en le rapprochant des ports de l'est et de ceux de l'Europe (2).

Commerce proprement dit. Commerce intérieur. — Ce qu'on appelle le commerce intérieur, c'est-à-dire la somme des échanges qui restent confinés dans les limites politiques du pays, est nécessairement très actif aux États-Unis. Dans cette vaste région, presque aussi grande que l'Europe, on trouve représentés plus encore qu'en Europe tous les climats, toutes les zones de production. Supposez notre continent ne formant plus qu'un « État » : son commerce « intérieur » serait énorme. C'est, toutes proportions gardées, le cas des États-Unis. Les pays à céréales du centre ont un excédent de production; presque tout le reste de l'Union consomme en revanche plus de blé qu'il n'en produit ; c'est le commerce qui rétablira l'équilibre. Les fruits, les vins, la bière, le sucre, localisés dans des centres différents, sont également l'objet d'échanges réciproques. Le coton du sud, la laine du Far West sont envoyés dans le nord-est, où

---

(1) Mouvement total des ports (1894):

	Entrées.	Sorties.	Totaux.
Américains.....	4.654.489 ton.	4.739.918 ton.	9.394.407 tonn.
Étrangers.....	15.334.984	15.525.950	30.860.934 —
Total.....	19.989.473	20.265.868	40.265.341 —

(2) Mouvement des principaux ports (30 juin 1892), sans le cabotage :

	Entrées.	Sorties.	Total.
New-York.....	7.304.015 ton.	7.140.393 ton.	14.444.408 ton.
Philadelphie.....	1.733.047	1.497.218	3.230.265
Baltimore.....	1.129.447	1.384.035	2.513.482
Nouvelle-Orléans.....	1.222.261	1.250.281	2.472.542
Boston	1.664.713	1.406.539	3.071.252
San-Francisco	1.290.561	1.180.105	2.470.666

on les transforme en tissus et d'où on les réexpédie sur toute la surface de l'Union. Même phénomène pour l'industrie du cuir. La houille, qui existe partout, du moins dans la région actuellement peuplée, ne sollicite pas un trafic important, et il en est de même du fer; mais les autres minerais, les métaux précieux, les bois, ne se recueillent que dans des cantons relativement restreints et sont ensuite distribués par tout le pays. On pourrait multiplier les exemples. C'est un perpétuel mouvement d'échanges entre le nord et le sud, entre l'est et l'ouest. Au trafic des matières qui ne sortent pas du territoire, il faut naturellement adjoindre les denrées de l'intérieur qui suivent les voies navigables ou les chemins de fer, pour gagner les ports à destination de l'étranger, En outre le commerce de *transit* est assez actif. Des cargaisons de blés du Manitoba et de l'Ontario méridional sont chaque année dirigées par les lacs et canaux vers New-York.

Les travaux exécutés sur le Saint-Laurent auront pour premier effet de détourner définitivement vers Montréal ce courant qui a pris parfois une grande importance. Toutefois New-York gardera des avantages pour les marchandises peu encombrantes et pour les voyageurs. Quant à la traversée du continent d'est en ouest, comme point de passage entre l'Europe et l'Asie, elle n'est, bien entendu, aucunement pratiquée: et si les Anglais trouvent avantage à faire venir par cette voie d'Australie ou de Chine quelques denrées de prix, ils ont à leur disposition une voie nationale, qui les rend indépendants des États-Unis.

Notons que le commerce intérieur a été singulièrement stimulé aux États-Unis par l'extension prodigieuse des voies ferrées, complétant le réseau fluvial.

Mais l'activité du *cabotage* est très restreinte. Le golfe du Mexique entretient quelques relations par mer avec New-York, pour le transport des cotons et des laines. Ce n'est que le percement de l'Amérique centrale par un canal maritime, qui pourra activer le grand cabotage, en facilitant les communications par mer entre les deux côtes opposées de l'est et de l'ouest.

Commerce extérieur. — On a tout dit sur l'opposition d'intérêt qui sépare profondément le nord et le sud des États-Unis, et les maintient en lutte dans toutes les questions de commerce extérieur. On sait comment et sous quels noms cette opposition se manifeste à chaque élection présidentielle. Les gens du nord, dont le pays produit à peu près tout ce qui est nécessaire à leurs besoins, trouvent avantage à s'entourer de tarifs de douane fort élevés pour protéger leurs industries naissantes, exploitation agricole, en particulier viticulture, non moins qu'industrie manufacturière, contre les produits étrangers. Les Sudistes, qui produisent le coton, et qui pour tout le reste ne se suffisent pas, se font au contraire les fauteurs d'un « libre-échange » qui en ouvrant leurs marchés à la concurrence européenne aurait pour premier résultat l'abaissement des prix.

Il est certain que cette divergence de vues ne pourra que s'accroître et

se marquer, à mesure que se développeront les États-Unis qui ne formeront jamais au point de vue économique un tout cohérent. Jamais San-Francisco n'aura les mêmes intérêts que la Nouvelle-Orléans ou New-York : mais dans l'état actuel, le raisonnement des « Républicains » a quelque apparence de fondement et ce sont eux qui l'emportent. Les États-Unis sont bien en effet aujourd'hui un pays qui donne en excès des produits agricoles, mais qui parvient difficilement à fournir d'objets manufacturés de toute nature une population toujours croissante. On ferme donc les portes aussi étroitement que possible aux produits européens, tout en les laissant largement ouvertes pour l'exportation des denrées nationales. Malheureusement, et c'était de bonne guerre, les Européens ont fait les mêmes raisonnements, mais dans un ordre inverse; leur industrie ne court en effet jusqu'à présent aucun risque, mais ils ont cru prudent de protéger à leur tour leur agriculture. De là dans plusieurs pays l'établissement de droits protecteurs. Nous n'avons pas à rechercher ici si l'Europe y gagne, mais il est certain que l'Amérique y perd. Elle y perdrait encore bien davantage si les Anglais « protégeaient » assez la culture du blé et du coton aux Indes et en Égypte, pour permettre à ces produits de soutenir sur les marchés de Londres la concurrence contre les envois d'Amérique. C'est justement l'éventualité que redoutent les gens du sud, dont le coton est la principale ressource.

Le commerce extérieur des États-Unis atteint une somme de 7 milliards et demi de francs, presque également partagée entre les importations et les exportations, avec un léger excédent en faveur de ces dernières (1).

Les principaux objets d'exportation sont bien définis ; ils comprennent, dans la proportion de plus des trois quarts, les produits bruts, et surtout ceux de l'agriculture, puis, pour moins d'un quart, ceux des manufactures. L'énumération des produits exportés établit bien le caractère essentiellement agricole de la richesse des États-Unis et de leur commerce (2).

L'*importation* comprend trois classes principales de marchandises : en première ligne, les denrées alimentaires que le sol de l'Union ne produit pas en quantités suffisantes (denrées coloniales, vins) ; en seconde ligne,

---

(1) Commerce total (juin 1894 à juin 1895) :

Importations.	Exportations.	Total.
3.559.850.000 fr.	3.966.963.000 fr.	7.626.810.000 fr.

(2) Exportations.

Produits non manufacturés :	
Agricoles	2.766.050.000 fr.
Miniers	92.549.000
Forestiers	142.881.000
Pêcheries	26.644.000
Autres	20.859.500
Produits manufacturés	917.978.500

les produits manufacturés que les États-Unis ne peuvent encore s'empêcher d'acheter en Europe ; enfin viennent les matières brutes destinées au travail industriel (soies, laines, etc.). Cette dernière catégorie augmente au détriment de la précédente (1).

En somme les États-Unis vendent surtout des denrées alimentaires et des matières premières. C'est donc avec les pays les plus populeux de l'Europe et en même temps les plus industriels que les relations se noueront le plus facilement, puisque ces pays ne peuvent subvenir à l'alimentation, ni de leur population, ni de leurs usines, et qu'ils attirent par conséquent les denrées que fournit l'Union. Cette dernière achète en retour des objets manufacturés pour une forte valeur ; les mêmes pays d'Europe, Angleterre, Allemagne, France, peuvent les lui vendre ; mais elle demande aussi des produits coloniaux, que lui fourniront l'Amérique du Sud, les Antilles et l'Asie. Quant aux matières brutes, elle les trouve dans un rayon plus étendu encore ; mais c'est l'Asie qui lui en envoie la meilleure partie (la soie).

Les sources où puise l'importation des États-Unis sont donc en général beaucoup plus disséminées que les débouchés de son exportation.

D'après ces remarques préliminaires, les relations commerciales des États-Unis avec les différents États de l'Europe Atlantique présentent le même caractère ; toute la différence consiste dans le chiffre atteint.

La *Grande-Bretagne* occupe une situation prééminente, grâce tout à la fois, à la densité très forte de sa population qui ne peut trouver à se nourrir sur les produits du sol national, et à l'activité de son industrie, qui réclame beaucoup de matière première, de coton en particulier, mais qui peut en revanche expédier une masse énorme de produits manufacturés. C'est le meilleur client et le premier fournisseur des États-Unis. Dans le total colossal du commerce anglo-américain, les achats de l'Angleterre occupent plus des deux tiers.

L'*Allemagne* a dépassé depuis quelque temps la *France*, et vend beaucoup plus de ses produits que celle-ci.

Le *Dominion du Canada*, quoique placé à peu près dans les mêmes conditions que les États-Unis, achète à ceux-ci du coton pour ses usines, et des objets manufacturés ; il leur vend par contre du bois et des laines.

Les *Antilles* et le *Brésil* vendent aux États-Unis les denrées coloniales dont ceux-ci ont besoin, leurs achats sont moins considérables. Il en est de même pour les États d'Asie, Indes, Japon et Chine, qui vendent beaucoup de thé et de soie, mais achètent peu.

En résumé, c'est par l'Atlantique et avec les régions de l'Atlantique que les États-Unis entretiennent les relations commerciales les plus étendues.

---

(1) Importation :

Produits agricoles et animaux.....	1.178.703.000 fr.
Matières premières.....	955.600.000
Objets manufacturés.....	1.059.268.500
Objets de luxe.....	466.278.500

C'est vers cette mer que regarde encore la partie vitale du pays. C'est de ce côté que sont concentrés presque tous les grands ports et l'activité maritime (1).

Conclusion sur les États-Unis. — Il ne manque certes pas grand'chose à la liste des ressources dont disposent les États-Unis, pour satisfaire aux besoins les plus divers de l'homme. C'est un avantage unique au monde, une condition sérieuse de prospérité. Mais dans cet immense État, grand comme un continent, les diversités mêmes de climat et de productions font coexister l'un à côté de l'autre autant de groupes plus ou moins homogènes, qui ont tous des intérêts opposés et dont les luttes sont une menace perpétuelle pour l'unité politique et économique du pays. Ces différents groupes tendent en effet à se rendre de plus en plus indépendants les uns des autres, et aucun n'en fournit un meilleur exemple que la Californie. C'est un petit monde à part, qui a sa vie propre, qui se suffit à lui-même ; il récolte tous les produits des pays tempérés et tropicaux, et trouve ceux qui lui manquent dans sa « colonie » d'Hawaï ; il a de la houille et des métaux en suffisance pour alimenter l'industrie locale. Il a de plus un excellent port qui entend jouer sur le Pacifique le rôle de New-York sur l'autre océan. On sait aussi avec quelle âpreté les États riches et agricoles du centre se défendent contre la concurrence industrielle des pays de l'est. On sait l'ambition de Saint-Louis de devenir capitale ; on connaît enfin les tendances particularistes si marquées des États du sud.

En tout cas, le centre de gravité n'est plus à l'est, il n'est plus à Washington, comme il y a cent ou même seulement trente ans ; et si New-York conserve encore grâce à sa position une prééminence incontestable, il n'est pas moins certain qu'un mouvement irrésistible de progrès, en même temps qu'il déplace le centre de vitalité dans la direction du sud et surtout de l'ouest, contribue à la création d'autant de centres qu'il y a de régions économiques distinctes. Ce mouvement est aussi marqué dans l'agriculture et dans l'industrie, que dans l'extension des voies ferrées, dans le développement même du commerce et des ports.

---

(1) Principaux États en relation commerciale avec l'Union (1894-95) :

	Importations.	Exportations.	Total.
Royaume-Uni...	795.416.000 fr.	1.920.664.500 fr.	2.716.080.500 fr.
Allemagne.....	405.070.000	453.077.500	858.147.500
France.....	307.902.500	220.048.500	527.951.000
Antilles.....	344.300.000	153.624.000	497.924.500
Brésil.....	394.157.000	75.675.500	469.832.500
Canada.....	188.268.000	250.500.000	438.768.000
Japon.....	118.479.500	22.796.000	141.275.500
Chine.....	102.729.000	18.013.500	120.742.500

CHAPITRE III

MEXIQUE

§ I. — Coup d'œil sur la géographie physique et politique.

Géographie physique. — La République Mexicaine occupe le sud de l'Amérique septentrionale. Entre le golfe du Mexique à l'est et l'océan Pacifique à l'ouest, elle s'étend en un grand triangle de 1,946,523 kilomètres carrés, traversé presque en son milieu par le tropique du Cancer.

Le Mexique forme un immense plateau déprimé au centre, bordé sur les deux mers par de hautes montagnes et terminé en pointe à l'isthme de Téhuantépec. Le plateau a une altitude moyenne de 2,000 à 2,500 mètres, et les points culminants des montagnes bordières atteignent et dépassent 5,000 mètres (Popocatepetl, 5,391 mètres). Le littoral, bas, malsain et peu découpé sur le golfe du Mexique, n'y présente que la grande baie de la Vera Cruz et de Campêche et la large péninsule de Yucatan ; plus élevé, moins rectiligne sur le Pacifique, il offre d'assez bons ports, et une mer intérieure, malheureusement peu profonde, la mer Vermeille, séparée du large par la péninsule de Basse-Californie.

Tropical par sa situation en latitude, le pays est partagé par l'altitude en trois zones climatiques différentes : *tierra caliente*, torride et malsaine sur la côte et jusqu'à l'altitude de 1,000 mètres, *tierra templada*, tempérée entre 1,000 et 2,000, *tierra fria* enfin ou zone relativement froide sur le plateau. Les pluies, considérables dans la baie de Campêche (plus de 2 mètres), diminuent à mesure qu'on s'élève sur le plateau et qu'on se dirige vers l'ouest. La moyenne du plateau et de la côte ouest n'est que de $0^m,60$ à $1^m,30$.

La place manque pour que des fleuves importants se développent au Mexique ; seul, le Rio Grande ou Bravo del Norte, qui forme la limite avec les États-Unis, est considérable, par sa longueur plus que par son débit.

Populations. — Le Mexique est peuplé de 12 millions d'habitants, population peu dense (6 par kilomètre carré) dont 19 p. 100 sont blancs, 43 p. 100 métis de toutes sortes, et 38 p. 100 indigènes; ces derniers, bien qu'ils aient subsisté en beaucoup plus grand nombre que dans l'Amérique saxonne, diminuent cependant d'une manière régulière. Il n'y a au Mexique que très peu de villes importantes (1).

---

(1) Population en 1891..... 12.080.725 hab. (6 par kil. car.).

Gouvernement. — Le Mexique, comme la plupart des républiques hispano-américaines, a presque absolument calqué sa constitution sur celle des États-Unis; c'est une république fédérative (1).

§ II. — Géographie économique.

Le Mexique souffre de la comparaison avec les États-Unis et le Dominion. Possédant un sol aussi riche, des conditions climatiques excellentes dans une bonne moitié au moins du pays, des richesses minières inépuisables, il ne fait encore, si l'on met à part les métaux précieux, qu'un commerce restreint et ne prend qu'une part relativement médiocre au mouvement général des affaires. La population est peu dense, les modes d'exploitation sont restés rudimentaires et routiniers et font contraste absolu avec l'exemple des États-Unis; les voies de communication et les moyens de transport offrent enfin peu de ressources au trafic. Toutefois des progrès nombreux ont été accomplis dans ces dernières années et l'établissement définitif de la paix publique, si souvent troublée dans les périodes antérieures, permet d'espérer que la prospérité générale du pays ira se développant rapidement.

A. — Agriculture.

Aptitude naturelle. — La variété du relief et, partant, du climat, donne des aptitudes nombreuses au sol mexicain. La zone basse de la *Tierra caliente*, soumise à une température très élevée et recevant beaucoup de pluies, a une végétation exubérante. C'est là que mûrissent tous les fruits à forte odeur, aux sucs concentrés, cacao, vanille, piment, etc. Malheureusement, c'est une zone généralement insalubre, où l'homme résiste à grand'peine aux atteintes du terrible *vomito*. Les terrasses étagées du plateau intérieur (*Tierra templada* et *Tierra fria*) ne connaissent pas ces inconvénients du climat. C'est une terre d'élection pour la race européenne, où prospèrent tous nos genres de culture, depuis les fruits des rivages méditerranéens jusqu'aux céréales et aux forêts. Malheureusement, le sol volcanique et fissuré absorbe très vite les pluies rares; les fleuves sont

---

Villes principales:

	Habitants.		Habitants.
Mexico (capitale).....	329.535	Guadalaxara.....	95.000
Puebla.....	110.000	San Luis.....	62.000

(1) Finances :

	Recettes.	Dépenses.
1894-95.....	114.299.820 fr.	114.314.900 fr.
Guerre et marine (1895-96).....		26.847.340 fr.

Armée (permanente par engagements, milice obligatoire de 20 à 50 ans) :

Pied de paix.....	2.270 officiers.	34.833 hommes.
— guerre.....	3.700 —	165.000 —

tour à tour débordés ou à sec; la sécheresse ne pourra être combattue que par un système bien entendu d'aménagement des eaux.

Forêts. — De vastes *forêts* de sapins couvrent les sommets des montagnes, mais c'est plus spécialement dans les forêts à végétation tropicale, qui s'étendent sur toute la bande littorale du golfe du Mexique depuis le Tamaulipas jusqu'au Yucatan, qu'on trouve les bois précieux utilisés par le commerce, bois d'ébénisterie et surtout bois de teinture, cèdres, mahagonis, bois du Brésil, bois de « Campêche ».

Cultures alimentaires. — Parmi les *céréales*, le *maïs*, est, avec le *riz*, la plus importante. C'est le fond de la nourriture des habitants ; et il sert également comme fourrage à l'alimentation du bétail. On le cultive de préférence dans la *Tierra caliente* et dans la *Tierra templada;* le *blé* et l'*orge* sont cultivés dans la *Tierra fria;* les *légumes*, fèves, pois, lentilles, pommes de terre, entrent aussi pour une grande part dans l'alimentation publique. On peut y ajouter les *fruits*, très nombreux et de qualité supérieure, que fournissent en abondance toutes les parties du sol mexicain, noix de cocos, bananes, oranges, grenades, figues, pêches, ananas, etc.

De l'agave et de l'aloès, on tire diverses sortes de boissons fermentées. La *vigne* réussit à merveille au centre du plateau, dans le district d'Aguas Calientes, mieux encore au nord-ouest dans la Sonora et dans la péninsule de Californie; mais la production est encore très faible.

La culture du *café* prend une grande importance, grâce aux conditions excellentes de chaleur et d'humidité qu'elle rencontre sur les terrains du plateau, tant sur la côte atlantique que le long du littoral du Pacifique, entre les altitudes de 600 et de 1 200 mètres. Les baies de certains districts sont renommées (1).

La *canne à sucre* n'est pas l'objet d'une grande exploitation industrielle, bien qu'elle donne presque partout de bons produits. On la cultive naturellement de préférence dans les plaines bien arrosées de la côte, à l'est et à l'ouest. Toute la production est consommée dans le pays, particulièrement sous forme de *rhum*.

La liane à *vanille* se trouve surtout dans les forêts des environs de la Vera-Cruz.

Les champs de *cacaoyers* sont encore peu nombreux et leur production suffit à peine aux besoins de la consommation locale. Il en est de même du *tabac*, dont les feuilles ont pourtant un excellent arome, qui ne le cède en rien aux produits havanais. Les meilleures sortes sont récoltées dans la péninsule du Yucatan (2).

Le *piment* est recueilli en grande abondance dans plusieurs États, mais ce n'est toujours qu'une culture d'importance locale.

---

(1) Exportation du café (1893-94)..... 18.568 tonnes.

(2) Exportation du tabac (1893-94) (compensée par une importation égale):

Manufacturé.....	356 tonnes.
Brut.....	1.596 —

Autres cultures. — Le *coton*, parmi les *plantes industrielles*, pourrait fournir d'abondants revenus dans quelques districts privilégiés. Mais, en général, le sol du plateau ne conserve pas suffisamment l'humidité pour en permettre la culture avec profit; et sur la côte les précipitations sont trop abondantes et nuisent à la qualité des fibres. Toutefois, des travaux d'irrigation pourraient remédier aux inconvénients de la sécheresse et de l'aridité du sol à l'intérieur. C'est actuellement dans le Yucatan que les plantations sont le plus nombreuses.

L'*aloès* et plusieurs sortes de *chanvre* ont en revanche une grande valeur commerciale, et comptent parmi les principaux articles d'exportation mexicaine, sous le nom de *henequen* (1).

Le Mexique est le pays d'élection des cactus, mais ce végétal n'a d'importance économique que pour les colonies d'insectes à *cochenille* qu'on élève sur une de ses variétés. D'ailleurs la cochenille a subi, comme l'indigo, le sort de toutes les couleurs d'origine végétale, qui n'ont pu résister à la concurrence des produits tirés de la houille.

Élevage. — L'*élevage* pourrait prendre une grande extension sur les plateaux du Mexique et donner de bons revenus. Le climat conviendrait particulièrement à l'élevage des moutons, mais le bétail, tout entier d'origine européenne, est encore peu nombreux; on compte à peine quelques millions de têtes dans chacune des principales catégories : bêtes à cornes, moutons, porcs. Les chevaux et les mulets sont en revanche proportionnellement nombreux. Toute la valeur marchande des produits de l'élevage consiste jusqu'à ce jour dans la vente des peaux.

B. — Industrie.

Produits minéraux. — Le Mexique est le pays du monde qui a extrait le plus d'*argent* depuis la découverte de l'Amérique. On n'estime pas à moins de 85 millions de kilogrammes la production totale de 1493 à 1885. Dans la même période, on n'a par contre extrait des mines mexicaines que 280 000 kilogrammes d'*or;* c'est à peine la dixième partie de ce qu'ont fourni, depuis moins d'un demi-siècle, les seuls États-Unis. L'or et l'argent extraits au Mexique, depuis l'arrivée des Espagnols, représentent en tout cas une valeur de près de 16 milliards de francs.

Les mines d'or sont concentrées, au sud, dans le district d'Oajaca, au centre dans le Zacatecas, et surtout au nord-ouest dans la Sonora et dans la Californie. La production moyenne est d'ailleurs en baisse depuis un certain nombre d'années.

Les produits des mines d'argent se sont au contraire accrus dans une forte proportion, pendant la dernière période décennale, grâce aux progrès accomplis dans l'industrie extractive, à l'extension des voies de communication, au perfectionnement des moyens de transport, etc.

---

(1) Exportation du henequen..... 56.000 tonnes.

Le Mexique vient aujourd'hui immédiatement après les États-Unis, comme pays producteur d'argent, mais il ne fournit plus que le quart de la récolte totale, tandis que de 1851 à 1885 il y a participé en moyenne pour plus d'un tiers.

L'argent se rencontre dans tous les États de la Confédération; mais les gisements les plus productifs sont au centre, dans les districts de Guanajuato, Zacatecas, San-Luis de Potosi, Morelia, Mexico. Le Tamaulipas à l'est est exploité d'ailleurs, aussi bien que la Sonora et la Californie à l'ouest, ou le Guerrero au sud (1).

Le *cuivre* et le *plomb* sont également très abondants; le *mercure* se rencontre en couches très riches dans beaucoup de mines. Le *fer* existe partout et de nombreux gisements de *houille* ont été découverts, mais ne sont pas encore exploités. On trouve aussi du *pétrole* et des *pierres précieuses;* les régions de volcans donnent du *soufre*, aussi estimé que celui de Sicile.

Bref, il ne manque rien à la liste des richesses minières du Mexique. A côté des métaux précieux qui lui ont valu son renom au siècle des Conquistadores et jusqu'au nôtre, il renferme du charbon et des métaux usuels en suffisante abondance pour alimenter toutes les branches de l'industrie moderne.

Industrie proprement dite. — Mais jusqu'à ce jour, l'*industrie proprement dite* est peu développée; elle ne s'applique qu'au traitement des minerais d'or et d'argent et de quelques produits agricoles : encore la première catégorie a-t-elle seule une valeur économique générale. Les usines n'ont pour la plupart qu'une médiocre importance et sont mal outillées : les principales sont des fonderies, des usines métallurgiques, des ateliers de monnayage, d'orfèvrerie, etc.

De nombreuses raffineries et distilleries fabriquent le rhum, les eaux-de-vie, les liqueurs retirées de la canne à sucre, de l'aloès et d'autres substances. D'autres industries préparent les pâtes alimentaires, le chocolat. On compte aussi plusieurs manufactures de tabac (2).

Plus de cent filatures, où travaillent à peine 15 000 personnes, tissent le coton et la laine que fournit le pays même. La verrerie et la fabrication des produits chimiques doivent enfin être signalées parmi les industries les plus actives.

Pour tout le reste, le Mexique est tributaire de l'étranger.

---

(1) Production des métaux précieux (1893) :

Or.....	1.964 kilog.	valant....	6.761.000 fr.
Argent.....	1.380.116	—	179.415.000

(2) Industries (1893) :

Sucre et rhum.....	2.899	usines.
Textiles.....	123	—
Tabac.....	41	—
Total des usines	3.844	

C. — Commerce.

Voies de communication. — A part la zone du littoral et la péninsule du Yucatan, l'intérieur du Mexique est peu facilement accessible, surtout au sud. On n'y parvient qu'en franchissant les chaînes de rebord par des cols dont l'altitude oscille entre 3 000 et 4 000 mètres. Les rivières les plus importantes, qui découlent du plateau se déversent en général dan le Pacifique, et ne sont d'ailleurs d'aucun secours à la navigation.

La construction des routes et des chemins de fer, reliant à la côte les districts agricoles et miniers du centre, présentait donc d'énormes difficultés. Le plateau mexicain va s'élevant en effet dans la direction du sud, offrant, à mesure que l'altitude augmente, un champ plus favorable à l'acclimatement de l'homme : c'est à la pointe méridionale que s'est concentrée de tout temps la vitalité du pays. Mais c'est en même temps l'endroit où le continent se rétrécit; le maximum d'altitude coïncide avec le minimum d'espace. Il a fallu en conséquence franchir plusieurs milliers de mètres en hauteur, sur moins de 200 kilomètres. C'est sans doute une des raisons, à côté de bien d'autres, qui expliquent pourquoi l'on a mis 35 ans à terminer le tronçon de voie ferrée, entre Vera-Cruz et Mexico, ouvert seulement en 1872. Le kilomètre n'a pas coûté en moyenne moins de 400.000 francs.

Ce n'est qu'à partir de 1880 que les chemins de fer ont pris réellement droit de cité au Mexique. En grande majorité construits par des capitalistes étrangers, ces chemins de fer, outre la voie de la Vera-Cruz à Mexico, et le « Central Mexicain » qui se raccorde au « Southern Pacific » d'une part à El Paso del Norte, d'autre part, à Bracketville, ne comprennent que peu d'autres lignes. Une voie transversale est projetée de Tampico à Manzanillo (1).

L'ouverture de ces grandes lignes ne manquera pas d'amener dans un avenir prochain une révolution économique au Mexique; elles attireront les gens du nord, toujours disposés à envahir de nouvelles terres, et ces immigrants n'apporteront pas seulement avec eux des bras et des capitaux, mais encore leurs méthodes perfectionnées de culture et d'élevage, et surtout cet esprit d'initiative hardie, qui manque aux descendants de la race espagnole. La richesse du Mexique pourra en être doublée.

La *marine marchande* est bien peu considérable, et la presque totalité du commerce maritime du Mexique se fait par navires étrangers, anglais surtout naturellement. Les principaux ports sont, sur l'Atlantique, *Vera-*

---

(1) Chemins de fer (1895) :

Longueur..... ..	10.172 kilomètres.
Voyageurs (1892).....	21.700.080
Marchandises.....	3.100.000 tonnes.

Cruz, débouché de Mexico, sur le Pacifique, *Acapulco* et *Manzanillo* (1).

Commerce proprement dit. — Le commerce extérieur du Mexique dépasse à peine 400 millions de francs, dont plus de la moitié à l'exportation.

L'*exportation* comprend les métaux précieux, pour plus de la moitié; le reste est formé presque exclusivement de produits agricoles.

A l'*importation* participent surtout les objets manufacturés en coton et laine, en métaux, en bois; des produits alimentaires, maïs et blé, du tabac, etc.

Ce sont les *États-Unis* qui absorbent naturellement, par suite du voisinage, mais aussi grâce au contraste économique des deux pays, la meilleure part de ce commerce, à l'exportation notamment : la moitié des métaux précieux, et les deux tiers des autres marchandises, denrées coloniales, tabac, chanvre. Ils paient en tissus, maïs, objets en fer, etc.; mais leur rôle à l'importation est beaucoup moins considérable.

Le *Royaume-Uni* vient ensuite, mais distancé de beaucoup par la grande république américaine; il achète lui aussi plus qu'il ne vend. C'est le contraire qui se passe pour la *France;* son commerce, bien faible encore, se compose surtout de ventes au Mexique. L'*Allemagne* vient après nous, mais nous menace beaucoup (2).

---

(1) Marine marchande (1894) :

Vapeurs....	14	jaugeant....	4.000	tonneaux.
Voiliers ...	15	—	3.071	—
Total...	29	—	7.071	—

Mouvement des ports (1893-94) (long cours) :

	Navires.	Jauge.	
Entrés.....	1.237	1.314.625	tonneaux.
Sortis..... ..	1.211	1.296.834	—
Total...	2.448	2.611.459	

(2) Commerce du Mexique (1894-95) :

	Importations.	Exportations.	Total.
Commerce total...	170.000.000 fr.	236.233.000 fr.	406.223.000 fr.

Exportation des métaux précieux..... 136.598.800 fr.

Détail du commerce. Exportations :

Argent.....	48.888.800 fr.	Henequen.....	20.072.000 fr.
Min. d'argent.....	8.751.800	Bois	6.994.700
Monnaie d'argent..	44.400.500	Tabac.....	3.796.300
Café.....	31.903.800	Vanille.....	1.099.800

Principaux clients :

	Importations.	Exportations.	Total.
États-Unis.....	39.338.700 fr.	175.039.800 fr.	214.378.500 fr.
Royaume-Uni	17.327.500	39.678.800	57.006.300
France.....	14.499.400	5.537.400	20.036.800
Allemagne	8.740.100	8.094.300	16.834.400
Espagne.....	4.988.300	2.376.600	7.364.900

Conclusion. — Le Mexique est physiquement une dépendance des États-Unis ; il joue à peu près le même rôle sous le rapport économique et peut devenir la colonie tropicale de la grande république du nord, à laquelle il peut fournir à peu près tout ce qu'elle ne produit pas, sucre, café, vanille, cacao, etc. C'est, on l'a dit, « l'Inde de l'Amérique septentrionale ». Mais les deux pays sont séparés par une antipathie profonde, qui a son siège dans des différences de race, de langue, de mœurs, de religion. Les Mexicains s'insurgent contre l'invasion, venant du nord, en faveur de l'immigration des races latines. Ce sont toutefois les colons des États-Unis qui l'emportent jusqu'ici.

CHAPITRE IV

INDES OCCIDENTALES

§ I. — Coup d'œil sur la géographie physique et politique.

Situation et configuration générale. — L'Amérique du Nord se termine vers le sud par une série de terres, alternativement élargies et étranglées en isthmes, que l'on appelle l'Amérique centrale. D'autre part, à l'est, une longue ligne d'îles s'étend, du Yucatan d'une part, de la Floride de l'autre, jusqu'à l'Amérique méridionale, ce sont les Antilles. L'ensemble formé par les Antilles et l'Amérique centrale est souvent désigné sous le nom d'Indes occidentales. Ces terres, toutes situées dans la zone torride, vont du 10° au 24° de latitude nord.

Relief. — Tous ces pays, presque sans exception, sont montagneux: dans l'Amérique centrale se continuent les Montagnes Rocheuses, en massifs qui atteignent souvent près de 4,000 mètres, mais qui sont séparés dans les isthmes par de profondes dépressions où les hauteurs ne dépassent pas 100 mètres (Téhuantepec, Nicaragua, Panama). Dans les Antilles, il faut distinguer entre la grande île presque plate de Cuba ou les Bahama sablonneuses et les autres îles, où les sommets dépassent quelquefois 2,500 mètres.

Littoral. — Dans l'Amérique centrale, le littoral bas, bordé de lagunes du golfe du Mexique, contraste avec la côte plus haute et plus découpée de l'Océan Pacifique. Dans les Antilles, les rades de Haïti, de Cuba et de la Jamaïque sont excellentes, mais celles des Petites Antilles, sauf quelques exceptions, sont souvent mauvaises et exposées à de redoutables raz de marée.

Climat. — Tropical et partagé entre les deux saisons humide et sèche, le climat des Indes occidentales n'est adouci que par l'altitude. Peu de pays sont aussi exposés aux cyclones épouvantables et aux tremblements de terre.

Cours d'eau. — Il n'y a, à proprement parler, pas de fleuves dans toute cette région; seuls, quelques cours d'eau de l'Amérique centrale ont une certaine importance au point de vue des communications de mer à mer, et pourraient servir à l'établissement d'un canal interocéanique; tels sont le San-Juan du Nicaragua avec les deux lacs auxquels il sert d'émissaire et le Rio-Chagres de Panama.

Population. — Presque toutes les races sont représentées aux Indes occidentales; dans la partie continentale subsistent des Indiens auxquels se sont ajoutés les Espagnols immigrés; dans les Antilles, la race autochtone des Caraïbes ayant disparu complètement, une population nouvelle s'est établie: Européens de toutes sortes, et nègres autrefois esclaves, aujourd'hui libres (1).

§ II. — Géographie économique.

1° États de l'Amérique centrale.

Agriculture. — Les conditions naturelles de relief et de climat dans les républiques de l'Amérique centrale ne diffèrent guère de celles que nous avons déjà constatées au Mexique. Là encore nous retrouvons des *terres chaudes*, des *terres tempérées* et des *terres froides*. Seulement, la latitude

---

(1) Notice politique et statistique.

A. *Amérique centrale.* — 5 républiques indépendantes.

	Superficie.	Population.		
Guatemala	125.100 kil. car.	1.364.678	hab. 11	par kil. car.
Capitale: *Guatemala*		71.527		
Salvador	21.070	803.534	38	—
Capitale: *San Salvador.*		25.000		
Honduras	119.820	396.048	3	—
Capitale: *Tegucicalpa*		12.000		
Nicaragua	123.950	350.000	2,5	—
Capitale: *Managua*		20.000		
Costa-Rica	54.070	262.700	4	—
Capitale: *San José*		19.326		
Colonie anglaise:				
Honduras britannique	21.475	38.871	1,5	—

B. *Antilles.* — 2 républiques indépendantes, le reste, colonies.

	Superficie.	Population.		
Haïti (république nègre indépendante)	28.676 kil. car.	960.000	hab. 38	par kil. car.
Capitale: *Port-au-Prince.*		60.000		
Saint-Domingue (république nègre indépendante)	48.577	417.000	9	—
Capitale: *Santo Domingo.*		14.150		
Colonies européennes:				
Espagnoles (Cuba et Porto-Rico)	128.420	2.276.000		
Britanniques	34.500	1.126.000		
Françaises	2.850	345.000		
Danoises	360	37.800		
Néerlandaises	1.130	39.600		

étant déjà sensiblement plus méridionale, les premières s'élèvent plus haut et sont relativement plus étendues. Là aussi nous rencontrons le même constraste entre la côte orientale, bien exposée aux vents de mer et libéralement arrosée par les pluies des tropiques, et les régions de l'intérieur et du littoral Pacifique où les nuages déjà déchargés ne déversent que des précipitations peu abondantes et où de savants travaux d'irrigation sont nécessaires pour entretenir les cultures pendant la longue saison sèche. Le mal est aggravé encore, en de nombreux cantons, par la nature géologique du sol : des bandes de terrain argileux appelées *cienegas*, durcies par la chaleur et la sécheresse, n'offrent aucune ressource aux cultures. En hiver ce ne sont que des marécages; mais il y croît du moins une herbe excellente, qui peut nourrir de nombreux troupeaux.

Ces savanes infertiles n'occupent d'ailleurs que la dixième partie tout au plus de l'Amérique centrale; dans tout le reste du pays, les cultures les plus diverses prospèrent. Nulle part peut-être, sauf en quelques îles, toutes les productions de la zone tropicale et des régions tempérées ne se pressent avec une pareille abondance sur un aussi étroit espace.

Mais, nous l'avons vu, c'est sur la côte du golfe que les conditions de température et d'humidité favorisent le mieux l'épanouissement d'une exubérante végétation. C'est là que s'étendent ces vastes *forêts* vierges, dont les produits variés sont une des principales richesses de la région, et notamment des républiques de Honduras et de Nicaragua. On y recueille toutes sortes d'essences précieuses, employées dans l'ébénisterie et dans la teinture : cèdres, palmiers, bois de luxe, acajou, palissandre, ébène. Les gommes et les résines sont aussi l'objet d'une active exploitation (caoutchouc, baume de Pérou), etc. La gomme élastique et le bois du Brésil sont les principaux articles d'exportation du Nicaragua.

Le *maïs* forme, comme au Mexique, le fond de la nourriture des habitants de toutes classes. On le cultive avec le même succès à toutes les altitudes, avec cette unique différence que, dans les terres froides, il ne donne en moyenne qu'une récolte par an, tandis que, dans les régions plus chaudes, on fait trois et parfois quatre moissons annuelles.

Les *céréales* de nos pays sont peu répandues et sont, en tous cas, concentrées sur les hauteurs du plateau.

Les *légumes* participent au contraire pour une forte part à l'alimentation publique, particulièrement les *fèves*, grâce au peu de soins et de travaux que leur culture exige. Les *fruits* sont très variés et les habitants en font aussi une abondante consommation (bananes, oranges, citrons, raisins, fruits d'Europe).

Le *café* est de beaucoup la plus importante des cultures exploitées dans l'Amérique centrale. Il prospère dans d'excellentes conditions sur le revers des collines bien exposées aux vents pluvieux. La superficie occupée par les caféteries s'accroît d'année en année dans une proportion rapide, surtout à mesure que les transports deviennent plus faciles et moins coûteux; mais c'est particulièrement dans le Costa-Rica et le Guatemala que

les progrès ont été remarquables; au Salvador, les ca.éiers couvrent aussi de larges espaces, tandis que, dans le Honduras et le Nicaragua, cette culture est beaucoup moins prospère (1).

La *canne à sucre* réussit à merveille et donne en certains lieux deux récoltes annuelles. C'est le Honduras Britannique et le Guatemala qui en fournisssent la plus grande quantité à l'exportation (2).

Le *cacao* est une des ressources les plus précieuses et les plus originales de l'Amérique tropicale. Sa culture exige en effet la réunion de conditions très spéciales de terrain, de température et d'humidité, qui ne se rencontrent qu'en de rares cantons privilégiés. Il réussit de préférence dans les vallées abritées des vents, au sol léger et fertile, à l'ombre des arbres feuillus. L'humidité doit être modérée, et la température moyenne ne doit pas descendre au-dessous de 24° à 28° centigrades. La cueillette et le séchage des baies réclament en outre des précautions extrêmes et des soins assidus. C'est au Nicaragua que se trouvent les plus grandes plantations de cacaoyers, exploitées en partie pour le compte de fabriques de chocolat françaises (3).

On récolte aussi dans l'Amérique centrale un peu de *vanille*, de *salsepareille* et d'*ipecacuanha*.

Le *coton* mûrit en six mois, mais il se plaît surtout sur la côte occidentale, moins chargée de vapeurs et moins arrosée par les pluies que le versant opposé. D'ailleurs la production est peu importante et fournit à peine aux besoins de l'industrie locale.

Le *tabac* donne d'excellents produits dans le Guatemala et le Salvador, mais l'exportation est encore faible.

L'*indigo* a plus d'importance; c'est un des principaux articles de vente à l'étranger dans les républiques de Salvador, de Nicaragua et de Honduras. Mais cette exploitation a, comme celle de la *cochenille*, souffert de la concurrence des couleurs minérales.

L'*élevage* des bêtes à cornes et des moutons pourrait prendre dans les districts de l'intérieur une extension notable; déjà les peaux sont l'objet d'un important trafic; et les animaux vivants sont exportés à Cuba.

Les *écailles de tortue* et la *nacre* sont un objet d'exportation dans le Costa-Rica.

---

(1) Culture du café :

	Hectares.	Production.
Guatemala (1892).....	46.742	33.600 tonnes.
Costa-Rica (1893).....		15.161 —
Nicaragua (1892).....	40.704	

(2) Culture de la canne à sucre :

Guatemala (1892).....	10.342	2.728 — sucre raff.
Costa-Rica (1891).....		162.800 quintaux.

(3) Culture du cacao :

Guatemala (1892).....	2.100	281 tonnes.

L'Amérique centrale produit nombre de fruits qui lui sont particuliers et qui n'ont pas par conséquent à redouter la concurrence des grands pays producteurs. Grâce à l'étagement des zones de climat, c'est en outre une des régions les plus salubres des tropiques. Bref c'est pour les Européens un champ excellent, non seulement d'exploitation agricole, mais encore de colonisation.

Produits minéraux et industrie. — Ce n'est pas en revanche un pays aussi riche que le Mexique en minerais; les montagnes qui le couvrent renferment néanmoins des gisements nombreux de divers métaux, comme tout le reste de la Cordillère américaine. On remarquera d'ailleurs que ces mines ont sur celles des continents du nord et du sud l'avantage énorme de se trouver de tous côtés à proximité de la mer, dans des cantons fertiles, où les ressources alimentaires ne font pas défaut. Mais l'exploitation est restée complètement rudimentaire dans la plupart des districts, et les mines ne donnent en définitive qu'un produit insignifiant, en comparaison des revenus énormes qu'elles pourraient fournir.

L'*or* et l'*argent* se trouvent à peu près partout dans les sables d'alluvion comme dans les filons rocheux; mais c'est le second de ces deux métaux, qui est le plus abondamment recueilli, spécialement dans les républiques de Nicaragua et de Honduras (mines du département de Ségovie).

Le *fer*, le *cuivre*, le *mercure*, le *platine* ont été signalés en de nombreux endroits. La *houille* abonde dans le district de Chontalés, au Nicaragua et dans plusieurs autres régions.

L'*industrie* est encore dans l'enfance. Les usines et les fabriques sont en nombre restreint; on peut citer quelques distilleries et raffineries, deux ou trois filatures; mais beaucoup d'ouvriers isolés tissent des chapeaux de paille, des nattes, travaillent le cuir et le bois, fabriquent des poteries.

Voies de communication et commerce. — Les voies de communication et les moyens de transport laissent fort à désirer dans toute l'Amérique centrale. Les *cours d'eau*, encombrés de cataractes et de rapides, offrent peu de ressources à la navigation : c'est le cas du Rio-Patuca, dans le Honduras, du Rio-Coco et du Rio-Grande dans le Nicaragua. Seul le San-Juan est accessible pendant la saison des pluies aux vapeurs d'un faible tirant d'eau, qui peuvent le remonter jusqu'au lac de Nicaragua ; mais en hiver, lors des basses eaux, les rapides créent de sérieux obstacles.

Les *routes* sont peu nombreuses et en mauvais état ; elles sont, lors des pluies, coupées de fondrières. Partout ailleurs, il n'y a que de simples sentiers. C'est donc à dos d'hommes ou de bêtes de somme, que se font encore la plupart des transports, malgré toutes les facilités que le voisinage des côtes semble offrir au commerce.

Ce ne sont en définitive que les *chemins de fer* qui donneront au trafic des transports faciles et peu coûteux, et développeront la prospérité de

ces républiques, si riches et néanmoins si arriérées encore. Aucun État n'en fournit un meilleur exemple que le Guatemala, où, en cinq ans, la valeur de l'exportation a presque triplé, grâce à l'établissement des premières voies ferrées (1).

Le *commerce extérieur* de l'isthme central américain, républiques indépendantes et colonie britannique du Honduras, peut être évalué à environ 170 millions de francs, dont les deux tiers reviennent à l'exportation (2).

Le café est de beaucoup l'article le plus important de l'*exportation*. Il faut citer ensuite les métaux précieux, l'indigo, les bois, les résines et gommes, le bétail, les peaux, le sucre, le cacao, la cochenille, le tabac, etc.

L'*importation* consiste en objets manufacturés et même en produits alimentaires, maïs, céréales, envoyés des États-Unis.

Les *États-Unis* et l'*Angleterre* font à eux seuls plus de la moitié de ce commerce; la *France* et l'*Allemagne* viennent au second rang, la seconde serrant de près la première.

Les ports les plus actifs sur l'océan Atlantique sont *Limon* (Costa-Rica), *San-Juan del Norte* (Nicaragua), *Truxillo* et *Puerto-Cortez* (Honduras), *San-Thomas* (Guatemala), et *Belize* (Honduras britannique). Les ports de la côte du Pacifique sont beaucoup moins fréquentés, mais l'ouverture d'un canal maritime à travers l'Amérique centrale leur donnerait une grande valeur, car c'est sur ce versant que sont concentrées en général l'activité et la vitalité du pays; c'est la région la plus saine.

Les petites républiques américaines ont fait d'énormes progrès dans la dernière décade; la surface des terres en exploitation s'est considérablement accrue; les voies ferrées se construisent, le commerce prend un essor imprévu. Il reste pourtant beaucoup à faire encore. Les bras manquent et les machines sont trop rares; les moyens de transport restent précaires et coûteux.

---

(1) Chemins de fer :

Costa-Rica: 259 kilomètres.
Guatemala: 241 kilomètres; en construction, 338 kilomètres.
Honduras: 59 kilomètres.
Nicaragua: 136 kilomètres.
Salvador: 100 kilomètres.

(2) Commerce extérieur :

	Importations.	Exportations.	Total.
Honduras anglais...	4.051.800 fr.	6.628.400 fr.	10.680.200 fr.
Costa-Rica.....	15.166.000	25.009.000	40.175.000
Guatemala..... ...	18.036.200	52.842.400	70.878.600
Honduras.....	3.556.800	4.869.800	8.426.600
Nicaragua.....	7.120.100	6.178.800	13.298.900
Salvador.....	5.644.600	17.188.600	22.833.200

Ces chiffres ne se rapportant pas tous à la même année; le total général ne peut être que très approximatif.

Le canal interocéanique. — L'isthme central américain, large à peine de 50 kilomètres dans sa partie la plus étroite, suffit à séparer entièrement l'une de l'autre les côtes opposées du double continent. L'inconvénient est aggravé encore par la forme même de l'Amérique méridionale, qui va se prolongeant en pointe dans la direction du sud, plus loin qu'aucun autre continent. Aussi est-ce par l'isthme de Panama que se sont nouées dès l'origine les relations avec le Pérou et toute la côte occidentale de l'Amérique du Sud. Plus tard, ç'a été la grande route des émigrants qui affluaient vers les mines d'or du Mexique ou de la Californie. C'est même pour rendre à ces derniers la traversée plus facile et plus rapide, qu'on construisit, vers 1850, une voie ferrée entre Colon et Panama. Mais à mesure que se développait et que se peuplait le Far-West, à mesure que les anciennes colonies espagnoles du sud gagnaient en prospérité et étendaient leur commerce, le besoin d'une voie de jonction, qui évitât aux navires la longue route du cap Horn, se faisait sentir tous les jours davantage. Toutefois, ce n'est qu'après l'achèvement du canal de Suez qu'on entreprit sérieusement les premières études préliminaires.

Cinq voies principales ont été tour à tour proposées :

Le projet, cher aux Mexicains, qui traversait leur territoire par le seuil de *Tehuantepec*, n'a jamais été pris en considération; l'isthme est trop large et trop élevé.

La voie du *Nicaragua* est au contraire une de celles qui méritent le plus d'être étudiées. La vallée de San-Juan offre un sillon naturel très favorable à la construction d'un canal. Le vaste lac de Nicaragua, qui formerait à peu près bief de partage, n'est d'autre part séparé de l'océan Pacifique à la hauteur de Rivas que par un seuil de 46 mètres d'élévation. C'est le plus bas de toute l'Amérique centrale ; mais le canal, de part et d'autre, est nécessairement à écluses.

L'isthme de *Panama* proprement dit est large de 56 kilomètres seulement et la vallée du Rio-Chagres peut être suivie sur la moitié du parcours ; mais le col de la Culebra est à 83 mètres au-dessus du niveau des mers.

La ligne qui réunit le golfe de *San-Blas* sur l'Atlantique à l'embouchure du Bayano sur le Pacifique, est la partie la plus resserrée de l'isthme entier. La largeur n'atteint à cet endroit que 50 kilomètres, mais il faut franchir un seuil beaucoup plus élevé qu'à Panama ; un tunnel de 16 kilomètres eût été nécessaire.

Enfin, plusieurs projets menaient un canal à écluses entre le golfe de Darien et l'océan Pacifique en suivant divers itinéraires.

Nous n'avons pas à examiner dans le détail les avantages et les inconvénients techniques que présente chacune de ces voies. D'ailleurs deux projets seulement restaient et sont encore en présence à l'exclusion de tous autres, la voie du Nicaragua et celle de Panama. La première est patronnée chaudement par les États-Unis, désireux avant tout de faire concurrence à une entreprise qui n'est pas exclusi-

vement la leur. Nous n'avons pas à faire l'histoire des tentatives qui ont été faites en France, pour exécuter le second et de l'échec, peut-être provisoire, qu'elles ont subi. En somme, quel que soit le tracé adopté, et Nicaragua semble l'emporter pour le moment, l'isthme sera tôt ou tard percé.

Quels sont donc les avantages que le commerce est appelé à retirer de l'ouverture de cette nouvelle voie maritime ? On a souvent comparé Suez à Panama. Il suffit de jeter les regards sur une carte du monde pour constater au premier coup d'œil combien est différente la situation de l'un et l'autre côté. Le canal de Suez ouvre une voie, incontestablement plus courte et plus économique, vers toute une moitié de l'Afrique et surtout vers l'Extrême-Orient, c'est-à-dire vers les régions où est massée près de la moitié de la population du globe entier. De plus, l'isthme est situé pour ainsi dire au centre de l'ancien monde, au milieu des terres, à l'endroit précis où les trois continents d'Europe, d'Asie, d'Afrique se rapprochent le plus l'un de l'autre. Enfin, conséquence directe de cette disposition générale, la route suivie par les navires passe entre les continents du nord et du sud, Europe et Asie, Afrique, et Australie en longeant les côtes et ne s'en écartant jamais sensiblement, de sorte que les steamers peuvent prendre et débarquer des marchandises sur tout le trajet. La route de Panama est précisément tout l'opposé ; l'isthme est au centre des mers et les deux continents américains semblent s'écarter pour lui faire place. Il s'ouvre de plus sur un océan vide : les archipels disséminés dans le Pacifique sont tout au plus des points de relâche et ne pourront jamais, quelque développement qu'ils prennent, alimenter un grand commerce. De Londres à Sydney, on gagne à peine 2 ou 300 lieues par la route de l'ouest, mais les navires préféreront toujours à cette voie déserte, où les Antilles sont la seule escale importante, le grand chemin des Indes.

Reste donc l'Amérique elle-même : il est certain qu'entre l'Europe et surtout l'Amérique orientale d'une part, et l'Amérique occidentale d'autre part, les relations deviendront de plus en plus actives. Le canal est appelé lui-même à leur donner un grand essor : c'est le véritable avenir du canal et sa vraie raison d'être. On remarquera seulement qu'entre les deux versants qui séparent l'isthme, il n'y a guère équilibre. L'Amérique entière est tournée vers l'Atlantique, et quelque grande que devienne la prospérité de la Californie ou du Chili, ces pays ne formeront jamais qu'une bande étroite de littoral dont les forces productives sont nécessairement très limitées. Le canal ouvrira sans doute aux navires de New-York la route de l'Australie et de la Chine, mais les produits industriels du centre et même de l'est des États-Unis pourront trouver avantage, grâce à la concurrence que se font entre elles les lignes transcontinentales et à l'abaissement prodigieux des tarifs, à gagner directement San-Francisco, au lieu d'aller s'embarquer dans un des ports de l'Atlantique ; de même les produits californiens pourront être dirigés sur Galveston ou la Nouvelle-Orléans. Il ne faut pas oublier en effet qu'un droit de

passage très élevé sera forcément perçu sur le canal, en raison même de tous les obstacles qu'aura rencontrés son exécution.

On voit qu'il faut se garder d'exagérer l'importance et les chances d'avenir du canal interocéanique. Il est certain pourtant que ce canal se fera et qu'un courant commercial plus ou moins vaste suivra la voie nouvelle ; il n'est pas moins certain que plusieurs pays d'Amérique y trouveront un grand avantage et verront leur prospérité s'accroître rapidement ; ceci est surtout vrai pour les États-Unis, dont les ports orientaux verront arriver la plus grande partie des produits de l'Amérique sud-occidentale qui vont aujourd'hui encore dans les ports européens ; c'est pour la Nouvelle-Orléans et même New-York que le raccourcissement de la route sera le plus considérable, et il est permis de croire que ces ports en profiteront.

Bref, la Méditerranée américaine ne peut rester un cul-de-sac, pas plus que la Méditerranée de l'ancien monde, mais il fallait montrer la différence profonde qui distingue les deux entreprises. Un mot la résume : le canal de Suez sert à peu près exclusivement au commerce des vieux continents, le canal de Panama jouera le même rôle et dans les mêmes limites vis-à-vis des deux Amériques. Mais il y a entre eux toute la différence qui sépare les deux mondes. En tout cas, il s'agit ici d'une affaire purement américaine, de la réalisation de laquelle les puissances commerciales de l'Europe ne tireront aucun avantage ; bien au contraire, elle ne peut que contribuer à accentuer l'hégémonie politique et commerciale des États-Unis du nord, sur tout le Nouveau-Monde.

2° Les Antilles.

La qualité d'île est, on le sait, une des conditions qui favorisent le plus le peuplement et la colonisation des terres, l'intensité de leur force productive, le développement en un mot de leur prospérité. Les Antilles en sont un excellent exemple.

Agriculture. — Les Antilles sont avant tout une région de caractère agricole et les produits de la culture sont leur principale ressource. Elles jouissent pour ainsi dire d'un printemps perpétuel : comme dans tous les pays des tropiques, les variations de climat d'une saison à l'autre sont peu considérables et la puissance de végétation ne s'interrompt jamais. Le soleil est ardent et mûrit tous les fruits, mais les extrêmes de température sont en général adoucis par l'influence de la brise marine et des souffles réguliers de l'alizé. L'humidité est abondante : mais les précipitations se déversent surtout sur le versant nord dans les grandes Antilles, sur la côte orientale dans les îles du Vent. Toutefois, le relief est presque partout assez puissant pour donner naissance à un ruissellement actif et continu, qui compense dans la région moins favorisée, où ne soufflent pas les vents humides, les inconvénients de la position. C'est enfin grâce à l'œuvre érosive et aux apports de ces torrents, que les plaines basses sont recouvertes d'une couche d'alluvions prodigieu-

sement fécondes; dans les parties plus hautes le sol chaud et léger formé de débris de roches volcaniques, est presque aussi riche.

Il faut cependant dire que ces îles si merveilleusement comblées des faveurs de la nature ont parfois à souffrir d'accidents terribles, qui détruisent les récoltes et causent d'immenses désastres: tremblements de terre, raz de marées, cyclones, etc.

Fait curieux, toutes les terres susceptibles de culture ne sont pas exploitées. Dans les îles les plus riches, comme Cuba, la Jamaïque, la Trinité, de vastes espaces pourraient s'ajouter encore aux plantations existantes. Inutile d'ajouter que dans les États constamment troublés par les factions politiques, comme Haïti, l'agriculture ne trouvant ni encouragement ni protection reste très négligée et très arriérée.

Les hautes régions de la montagne sont recouvertes d'une magnifique *végétation forestière*, qui descend souvent presque dans la zone basse. Les îles Lucayes sont encore en grande partie boisées, et bien que le défrichement ait fait de grands ravages dans l'île de Cuba, les forêts occupent encore le tiers de la superficie totale. Tous les bois d'ébénisterie et de teinture abondent dans ces forêts des Grandes Antilles : bois de campêche, bois jaune, bois d'acajou, bois de gaiac. La Guadeloupe et la Martinique sont riches en bois de fer, si recherché pour les constructions.

Un fait caractéristique aux Antilles, comme dans la plupart des colonies insulaires des tropiques, est que, devant les revenus considérables qu'ont donnés pendant quelques années les cultures « coloniales », les planteurs ont presque partout renoncé à cultiver les plantes proprement alimentaires ou « vivrières ». Les colonies comptent sur l'importation du blé, des légumes, pour suffire à leur alimentation. Il y a là une situation grave en tous temps, extraordinairement dangereuse au cas où la mer serait fermée au commerce par une guerre. Ces îles, si riches, seraient exposées à la famine. En même temps, les denrées coloniales souffrent souvent de la concurrence qui leur font les produits industriellement fabriqués dans les pays d'Europe; la crise que subissent depuis si longtemps les colonies sucrières n'a pas d'autre cause que la concurrence du sucre de betteraves et l'absence presque complète de « vivres ».

La *canne à sucre* est, dans la plupart des Antilles, la culture la plus importante, celle qui occupe le plus d'espace et le plus d'ouvriers. Mais diverses causes, dont la simultanéité n'a pas peu aggravé l'influence, ont arrêté pendant plusieurs années les progrès de cette culture. La suppression de l'esclavage, et la répugnance des nègres libérés à continuer le travail, en même temps que les progrès accomplis dans la fabrication des sucres de betterave, d'érable, etc., ont porté un coup très rude aux planteurs de canne. Cependant, on a essayé de lutter: on a fait appel aux Chinois pour peupler les plantations, que désertaient les nègres; on s'est surtout efforcé d'introduire partout, dans les colonies espagnoles, comme dans les Antilles françaises, les méthodes de culture intensive et de remplacer autant que possible dans les raffineries le travail humain par les

machines importées des État-Unis. Les produits sont meilleurs, le rendement plus considérable, le prix de revient moins élevé. Partout de grands progrès sont accomplis et la production se relève ; elle atteint environ le tiers de la production du monde entier, mais une bien plus faible partie de la consommation des sucres de toutes sortes.

C'est Cuba qui fournit toujours la plus forte part, puis les Antilles anglaises, enfin les Antilles françaises. Les résidus de la distillation sont vendus comme *mélasses* ou transformés en *rhum* (1).

La canne à sucre est la culture caractéristique des plaines basses du littoral. C'est par contre sur les pentes des montagnes, entre 500 et 1 200 mètres, que se trouvent les plus nombreuses plantations de *café*. Ce sont donc les îles montagneuses qui conviennent le mieux à ce genre de culture, ce qui explique que la plate Cuba ne fournit presque pas de café, tandis que Haïti, Porto-Rico, la Jamaïque et les Antilles françaises en possèdent de grandes plantations. Seule, la Martinique a vu ses caféiers disparaître devant une maladie (2).

Nous connaissons déjà les conditions de culture du *cacao;* c'est la Trinité, qui, dans les Antilles, en entretient les plus vastes plantations et qui en produit les meilleures sortes. Toutes les îles montagneuses en fournissent d'ailleurs, mais en quantité plus ou moins forte : Haïti, Martinique, Guadeloupe, Sainte-Lucie, etc.

La culture du *tabac*, qui est aussi une grande source de revenus pour les Indes occidentales, est à peu près concentrée dans les Grandes Antilles, mais elle a beaucoup souffert de l'émancipation des esclaves; les bras manquent, les plantations sont moins soignées, les feuilles moins bien préparées. La fabrication des cigares s'est ralentie. On connaît la réputation de la Havane, par où s'exportent d'ailleurs nombre de ballots démarqués venus de la Floride, de l'Amérique centrale ou des îles voisines.

---

(1) Culture de la canne à sucre :

	Superficie.	Exportation.
Cuba (1893-94)	(production)	1.054.214 tonnes.
dont exportées aux États-Unis		965.000 —
Porto-Rico (1894)		14.862.500 francs.
Guadeloupe et dépendances	25.400 hectares.	43.732 tonnes.
Martinique	» —	34.681 —
Barbades	12.120 —	157.080 hectol.
Jamaïque et dépendances	12.726 —	»
Trinité et Tabago	23.634 —	»
République Dominicaine	»	9.000 tonnes.

(2) Culture du café :

	Superficie.	Production.
Porto-Rico (exportation)	»	54.725.800 francs.
Guadeloupe et dépendances	3.500 hect.	»
Martinique	»	90.000 kilog.
Jamaïque	9.049 hect.	»
Trinité et Tabago	38.380 — (avec cacao)	»
République Dominicaine	» —	387 tonnes.

C'est la République Dominicaine qui fournit ensuite la plus grande quantité des tabacs; les Antilles françaises ont tenté de remédier pendant quelque temps à la crise sucrière par la culture de cette plante, mais, malgré les résultats atteints, y ont presque renoncé (1).

Les autres cultures n'ont pas grande importance, le climat est trop humide pour que le *coton* réussisse en grand; la *vanille*, la *muscade*, le *piment*, sont cultivés çà et là; le *gingembre* réussit à la Jamaïque, qui fournit aussi un peu de *quinquina*, auquel conviennent les pentes très arrosées de ses montagnes.

Les Antilles ne sont pas en général favorables au développement de l'*élevage*. Le bétail n'a de chance de prospérer que dans les régions de montagnes où s'étendent de plantureux herbages, dans l'est de Cuba, à Haïti, à Saint-Domingue, dans les Petites Antilles. Il est au reste fort peu nombreux encore et tend plutôt à diminuer.

La *pêche* est l'occupation principale des habitants des îles Bahama: on s'y adonne aussi très activement sur les côtes de la Jamaïque. Les *tortues*, recherchées pour leur écaille, sont pour le commerce le produit de la pêche le plus important. On recueille aussi beaucoup d'huîtres.

En somme, l'agriculture, très prospère aux Antilles, ne s'applique qu'à un nombre restreint de plantes. Ces îles offrent le curieux spectacle de terres consacrées à peu près exclusivement à trois ou quatre cultures, très rémunératrices par moment, mais sujettes à des crises graves.

Industrie. — Ce sont, comme bien l'on pense, ces quelques produits qui alimentent en première ligne l'industrie des îles. Les raffineries de sucre, les usines pour la fabrication du rhum, du tafia, pour la préparation du café, de la vanille, le travail des bois, les manufactures de tabac et les fabriques de cigares, sont les plus nombreux établissements.

Les produits minéraux sont abondants, mais peu exploités. Le cuivre, l'argent, le plomb, le zinc, le fer ont été signalés sur plusieurs points, notamment à Cuba et à la Jamaïque; mais on n'a jusqu'à ce jour tiré aucun parti de ces richesses. L'île de la Trinité donne de l'*asphalte*. Le *sel* se recueille sur les côtes des îles Lucayes et des îles Sous-le-Vent: enfin, de vastes gisements de *guano* sont exploités activement dans la République Dominicaine.

Les *carrières* abondent; mais bien que le *marbre* de l'île de Cuba soit d'un très beau grain et facile à extraire, la main-d'œuvre est si chère et les voies de communication si défectueuses encore, que l'on ne l'exploite pas.

Voies de communication; commerce. — Les *moyens de transport* laissent encore fort à désirer dans l'intérieur de bon nombre d'îles; mais ce

---

(1) Culture du tabac:

	Production.
Cuba (1893), exportation.....	227.865 balles.
— cigares (1894).....	134.210.000 cigares.
— cigarettes (1893).....	39.581.000 paquets.
Porto-Rico (1891), exportation....	3.437.500 francs.

sont bien entendu les îles les plus vastes qui sont le plus dépourvues. Beaucoup de districts au sol excellent n'attendent que des chemins pour recevoir des colons et donner d'abondants produits. Les *routes* sont rares et mal entretenues. Il faut faire exception pour la Jamaïque que les Anglais ont dotée de bons chemins. Dans les Antilles espagnoles, et spécialement à Cuba, de grands progrès ont été accomplis dans ces derniers temps, depuis la crise des sucres. La métropole a tenu à honneur de contribuer pour sa part, dans la mesure du possible, au relèvement de ses colonies. Mais à Haïti, à Saint-Domingue et dans la plupart des autres îles, les chemins ne sont que des sentiers, tout au plus accessibles au bêtes de somme.

Les *chemins de fer* existent aux Antilles, mais n'ont pas encore atteint un grand développement. Cuba en possède la plus grande longueur, les principaux ports sont reliés entre eux et avec les villes de l'intérieur, puis viennent les Antilles anglaises (1).

Mais c'est naturellement la mer qui est la grande voie de communication entre les îles et entre les diverses parties de la même île. Le *cabotage* est assez actif.

Le *commerce extérieur* est alimenté d'un côté par la vente à l'étranger des produits coloniaux, sucre, café, tabac, cacao, et de bois ; de l'autre par l'achat en retour des matières alimentaires, destinées à subvenir à l'excédent notable de la consommation sur la production locale, et d'objets manufacturés de toute nature.

Les Antilles espagnoles font la plus grande partie de ce commerce, puis viennent les colonies anglaises, et en particulier la Trinité et la Jamaïque; les Antilles françaises font un commerce relativement actif, eu égard à leur superficie.

Le sucre contribue pour plus de la moitié à la valeur totale de l'*exportation*, surtout si on y joint des produits secondaires, mélasse, rhum, etc. Le tabac, le bois, le café, le cacao sont ensuite les articles de commerce les plus importants. Il faut citer encore les épices, piment, gingembre, muscades, un peu de vanille, les peaux, le miel et la cire, les écailles de tortue.

Les « vivres » de toutes sortes sont le principal contingent des *importations:* maïs, blé, farine, bétail et viande conservée, poisson salé et notamment la morue, qui entre pour une large part dans l'alimentation des nègres, beurre et fromages, boissons. Les bois communs de construction sont aussi importés pour une forte valeur; enfin les tissus de coton et de soie et les produits manufacturés les plus divers.

---

(1) Chemins de fer :

Cuba	1.609	kilomètres.	
Porto-Rico	19	—	
Antilles françaises	19	—	(Martinique).
Antilles anglaises	316	—	
République Dominicaine	115	—	

Ce sont les *États-Unis*, dont les Antilles sont véritablement la colonie tropicale, qui font dans ces îles et particulièrement dans les possessions espagnoles et françaises, et dans les deux républiques indépendantes de Haïti et de Saint-Domingue, le plus grand nombre d'affaires. Ce sont eux qui achètent la plus grande partie des sucres de Cuba, des cafés de Haïti; ce sont eux en revanche qui fournissent la plupart des Antilles de céréales et des produits divers de l'élevage, de bières et d'eaux-de-vie, de bois.

L'*Angleterre* fait à peu près la totalité du commerce de ses colonies Elle envoie dans les autres îles, en retour, des denrées coloniales, des toiles et des cotonnades. Le *Canada* y expédie des bois et du poisson.

La *France* reçoit les deux tiers des produits de la Guadeloupe et de la Martinique, mais ne participe que pour un peu plus d'un tiers à l'importation dans les mêmes îles. Dans les autres Antilles nous envoyons des soieries, des draps fins, des vins, mais nous sommes primés pour tous les articles communs par l'Amérique, l'Angleterre, l'Allemagne.

L'*Espagne*, dont le drapeau flotte sur les plus belles et les plus prospères des Antilles, n'en retire presque aucun avantage pour son commerce. Les produits de son industrie ne peuvent, on le comprend, lutter contre la concurrence américaine; les sucres et les autres denrées coloniales trouvent d'autre part aux États-Unis un marché beaucoup plus vaste et plus sûr que dans la métropole elle-même.

Les bons *ports*, qui reçoivent surtout des navires anglais ou yankee, sont nombreux aux Antilles; quelques-uns, comme La Havane, Fort-de-France, comptent parmi les meilleures rades du monde. Mais le grand entrepôt de ces îles, le centre de leur commerce et de leurs relations avec le reste du monde, c'est le port franc de *Saint-Thomas*, que recommandaient à la fois l'excellence de son mouillage et sa position à l'entrée de la Méditerranée américaine. C'est là que convergent tous les steamers qui font le service spécial des Antilles, au départ de New-York, de Southampton, de Saint-Nazaire, de Hambourg; c'est de là que partent les lignes secondaires, qui desservent d'une part les grandes Antilles jusqu'à Belize ou Vera-Cruz, de l'autre l'Amérique centrale, et, par Colon, les États du littoral Pacifique de l'Amérique du Sud, enfin les îles du Vent, jusqu'à la Trinité. Le mouvement se produit également en sens inverse, de sorte que Saint-Thomas reçoit aussi bien tous les produits coloniaux de l'Amérique centrale, que les marchandises venant de l'étranger; c'est là que s'échangent et que se répartissent suivant les diverses destinations, les correspondances, et les denrées. Le port de l'île danoise est aussi, bien entendu, un grand dépôt de charbon.

En somme, les Antilles sont caractérisées par une puissance de végétation prodigieuse, par une admirable variété de sols, de climats, de productions. Mais on n'a pas encore tiré de ces îles tout le profit qu'elles peuvent donner; leur population, trop peu dense, pourrait s'accroître considérablement et le champ d'exploitation s'agrandir. Ce sont surtout les républiques indépendantes de Haïti et de Saint-Domingue qui sont restées en arrière et réclament une vigoureuse impulsion, que leur gou-

vernement instable et peu solide ne peut réussir à leur donner; il faut y introduire des bras et des capitaux, y construire des routes et des chemins de fer, y fonder des centres d'exploitation agricole et des usines. Or, on doit se souvenir que la France a jadis possédé ces terres; les sympathies y sont encore vives pour notre langue et notre pays (1).

---

(1) Commerce des Antilles:

Antilles Espagnoles.

	Importations.	Exportations.	Total.
Cuba	281.325.000 fr.	448.260.000 fr.	729.585.000 fr.
d'Espagne	91.765.000	»	»
des États-Unis	81.231.000	»	»
de Grande-Bretagne	61.255.000	»	»
Produits végétaux	»	425.000.000	»
— minéraux	»	17.425.000	»
— animaux	»	4.858.000	»

Mouvement des ports : Entrées : 3.181 navires jaugeant 3.538.539 tonneaux.

	Importations.	Exportations.	Total.
Porto-Rico (1892)	85.400.000 fr.	80.375.000 fr.	165.775.000 fr.
De ou pour l'Espagne.	24.108.000	21.288.000	45.396.000

Mouvement des ports (1892) :

Entrées et sorties réunies. 2.166 navires jaugeant 2.071.158 tonneaux.

Antilles Anglaises.

	Importations.	Exportations.	Total.
Échanges de 1893	174.610.000 fr.	173.270.000 fr.	347.880.000 fr.

Mouvement des ports..... 8.136.996 tonneaux.
Dont..... 6.375.268 — s. pavillon anglais.

Antilles Françaises (1893).

	Importations.	Exportations.	Total.
Guadeloupe	19.980.000 fr.	14.481.000 fr.	34.461.000 fr.
Martinique	32.747.000	22.631.000	55.378.000
Totaux	52.727.000	37.112.000	89.839.000

Mouvement des ports de la Guadeloupe :

Entrées..... 560 navires de 254.630 tonneaux.

Antilles Danoises.

	Importations.	Exportations.	Total.
Échanges de 1894	543.200 fr.	470.400 fr.	1.013.600 fr.

Presque tout de ou pour la Grande-Bretagne.

Antilles Hollandaises.

	Importations.	Exportations.	Total.
Échanges de 1893	8.642.760 fr.	?	?

Mouvement des ports..... 2.992 navires jaugeant 475.776 tonneaux.

République Dominicaine.

	Importations.	Exportations.	Total.
Échanges de 1894	7.529.000 fr.	13.995.000 fr.	21.524.000 fr.

Surtout avec les États-Unis.

Mouvement des ports..... 383 navires jaugeant 204.786 tonneaux.

CHAPITRE V

COLOMBIE, VÉNÉZUÉLA ET GUYANES

§. I. — Coup d'œil sur la géographie physique et politique.

Géographie physique. — La partie septentrionale de l'Amérique du Sud, occupée par les deux républiques de Colombie et de Vénézuéla, et la région des Guyanes, colonisée par trois États européens, est, en général, montagneuse. A l'ouest est la terminaison septentrionale des Andes, divisée en trois chaînons parallèles dont certains sommets dépassent 5,000 mètres. A l'est se trouve le massif des Guyanes, très peu connu encore, et atteignant au moins 2,500 mètres. Entre les deux régions montagneuses se trouve la large plaine ou Llano de l'Orénoque.

Le *littoral* est bas, peu découpé, malsain sur la mer des Antilles et l'Atlantique, plus élevé et plus articulé sur le Pacifique.

Le *climat*, tropical par excellence, est régulièrement chaud, et, sauf sur les hauteurs, très dangereux pour les Européens ; les pluies, apportées par les vents alizés du nord-est, dépassent 2 mètres par an dans la plus grande partie du pays.

Les *fleuves*, très abondants toujours, souvent débordés pendant la saison pluvieuse, ne rendent pas tous des services semblables à la navigation. Si l'Orénoque est navigable sur une grande partie de son cours, la Magdalena colombienne et les fleuves guyanais sont coupés de rapides.

Géographie politique. — La Colombie et le Vénézuéla, anciennes colonies espagnoles, rendues indépendantes par Bolivar et les siens, forment actuellement deux républiques ; la Guyane est encore partagée en trois colonies appartenant à l'Angleterre, à la Hollande et à la France. Les populations primitives, Indiens et Caraïbes, ont beaucoup mieux subsisté que dans l'Amérique du Nord ; des Espagnols, souvent mélangés aux indigènes, se sont établis en Colombie et au Vénézuéla, et quelques colons venus, en petit nombre, des métropoles, habitent les Guyanes (1).

---

(1) Notices statistiques :

COLOMBIE (république unitaire).

Superficie.....	1.330.875 kil. car.
Population.....	3.320.530 habitants.

Villes principales :

Bogota (capitale)...	120.000 hab.	Panama.....	30.000 hab.
Medellin	40.000 —	Carthagène.....	20.000 —

§ II. — Géographie économique.

Le sol de ces divers États est d'une grande richesse à tous les points de vue, mais jusqu'ici, sauf dans les colonies de l'Angleterre et de la Hollande, où l'on a fait de considérables travaux de défrichement et d'aménagement des eaux, les mines ont fait tort à l'agriculture et à l'industrie. Et cependant les mines d'or s'épuisent, et il faudra, de toute nécessité, en revenir à l'agriculture. Mais tout manque, les bras, les capitaux et les voies de communication.

Agriculture. — Des régions agricoles variées se partagent le pays. Le littoral d'abord, est constamment inondé, et sa végétation de palétuviers et de mangliers prouve son insalubrité. La grande plaine de l'Orénoque, qui s'insère entre les montagnes de l'ouest et les plateaux de l'est, est composée de *llanos* ou steppes alternativement brûlés de soleil et noyés par les pluies ; ce sont d'admirables terres d'élevage. Sur les plateaux et sur le versant du Pacifique, prospère la forêt équatoriale, où l'on récolte le quinquina et le caoutchouc ; enfin, au-dessus de 2,500 mètres, les cultures européennes réussissent ; c'est là que se sont groupées les villes, mais l'accès en est très difficile.

Les *forêts* couvrent certainement plus de la moitié de la superficie des Guyanes et des républiques de Vénézuéla et de Colombie : c'est une des grandes ressources du pays, mais l'exploitation en est souvent insalubre,

---

VÉNÉZUÉLA (États-Unis de).

Superficie.....	1.043.900 kil. car.
Population.....	2.323.527 habitants.

Villes principales :

Caracas (capitale)..	72.429 hab.	Barquisimeto.....	31.476 hab.
Valencia	38.654 —	Maracaïbo.....	34.284 —

GUYANES.

I. *Anglaise.*

Superficie.....	229.600 kilomètres car.
Population.....	260.869 hab. 1,2 par kil. car.
Dont	2.533 Européens.
Capitale : Georgetown...	53.176 habitants.

II. *Hollandaise.*

Superficie.....	129.100 kilomètres car.
Population.....	62.469 hab. sauf les indigènes vivant dans les forêts.
Capitale : Paramaribo....	29.276 habitants.

III. *Française.*

Superficie.....	121.400 kil. car. sans les territ. contestés.
Population.....	30.000 habitants environ.
Capitale : Cayenne.....	14.000 —

et en tout cas difficile, par suite de la rareté des voies de communication. Ces forêts sont riches en produits de toute nature : les *bois de construction* et d'*ébénisterie*, cèdres, palmiers, bois jaune, brésil, bois de rose, acajou, palissandre, sont extraordinairement nombreux. Plusieurs essences donnent la *gomme*, le *caoutchouc*, la *cire végétale*, diverses sortes de *résines*. D'une espèce de palmier, on retire des fibres d'une solidité remarquable, très estimées pour la fabrication des cordages; une espèce naine du même arbre fournit des filaments plus fins, avec lesquels on tresse en partie les fameux chapeaux de paille de « Panama ». Les fruits du pandanus donnent l'*ivoire végétal*, dont on fait en Europe des boutons; les graines de *dividivi* sont exportées déjà pour une forte somme et employées chez nous pour le tannage ; les *bois de teinture* et les *plantes médicinales*, salsepareille, baumes, ricin, quassia amara, etc., abondent ; plusieurs espèces de palmiers fournissent d'excellentes *huiles ;* des cinchonas très nombreux, on retire enfin l'écorce de *quinquina*. Bref, ces forêts recèlent d'immenses richesses, dont saurait tirer parti l'industrie, si l'indolence des habitants ne les laissait sans emploi, et l'absence de chemins sans valeur.

Les *plantes alimentaires*, riz, bananes, patates, manioc, de la zone chaude, céréales et légumes de la région plus froide, sont abondamment cultivées en Colombie et Vénézuéla.

Le *café* est la principale culture du Vénézuéla et le plus important objet de son commerce avec l'étranger. La production et la valeur de l'exportation s'accroissent rapidement ; cet État est au troisième rang des pays producteurs et vient immédiatement après le Brésil et les îles hollandaises de la Sonde. Cette culture fait aussi de grands progrès en Colombie.

Le *cacao* rencontre au Vénézuéla d'excellentes conditions de prospérité. Celui de Caracas ou *caraque* est le plus estimé. En Colombie, ce sont les provinces de Cauca et de Solima qui s'adonnent le plus à cette culture (1).

La *canne à sucre* est surtout plantée dans les Guyanes; mais dans la Guyane française, où le sol et le climat se prêtent pourtant à merveille à cette culture, l'exploitation a presque entièrement cessé depuis l'émancipation des esclaves, faute de bras.

C'est dans les Guyanes hollandaise et anglaise que la production du sucre, quoique en décroissance, est le plus considérable. Dans le Véné-

---

(1) Culture du cacao et du café :

		Superficie.		Production.	
Colombie.	Café.....	»		38.000	tonnes exportées.
Vénézuéla	café.....	80.800	hectares.	57.571	—
	cacao.....	»		7.352	—
Guyanes	*Française :* café..	349	—	»	
	Hollandaise: café.	»		86	—
	— cacao.	10.376	—	3.399	—

zuéla et la Colombie, la production suffit à alimenter la consommation (1).

Ces deux États faisaient jadis un important commerce de *tabac* et d'*indigo*, mais, pour des raisons diverses, ces deux cultures diminuent sensiblement. On récolte enfin un peu de *coton* et de vanille.

L'*élevage* peut prendre une grande extension, non seulement dans les llanos, dont c'est la seule ressource, mais encore dans les régions élevées où les prairies naturelles fournissent une herbe excellente et où les fourrages artificiels, trèfle, luzerne, donnent d'abondantes récoltes. On exporte des animaux vivants à Cuba, mais surtout des peaux (2).

La *pêche* est active dans la Magdalena et dans l'Orénoque ; on recueille enfin des *perles* sur les côtes de l'île Margarita.

En résumé, le Vénézuéla, la Colombie, les Guyanes, pourraient tirer de leur sol d'immenses ressources, mais les richesses naturelles des forêts sont à peine exploitées et les parties utilisables du terrain sont tout au plus cultivées sur un centième de la superficie totale. Ce sont encore véritablement des pays vierges.

Industrie. — Cette région est également riche en produits miniers de toutes sortes.

L'*or* est le plus abondant. On le trouve aussi bien dans le sable des fleuves que dans les filons des roches. Les lavages les plus productifs sont en Colombie dans les provinces de Antioquia, Tolima et Cauca, sur les bords du Cauca et de l'Atrato. La province d'Antioquia renferme les filons les plus riches. Au Vénézuéla, c'est l'État de Yuruari qui produit les plus grandes quantités d'or. C'est du reste cette région qui est l'objet du litige pendant entre le Vénézuéla et le Royaume-Uni.

D'autres métaux existent en assez grandes quantités : l'*argent* au Vénézuéla et en Colombie, la *houille* dans plusieurs départements colombiens et au Vénézuéla, le *cuivre*, le *fer*, le *soufre*, l'*asphalte*, le *pétrole*, et des pierres précieuses telles que l'émeraude (3).

---

(1) Culture de la canne à sucre :

		Superficie.	Production.
Guyane	hollandaise.....	1.600 hectares.	8.739 tonnes.
	anglaise.....	28.000 —	»

(2) Élevage :

	Bêtes à cornes.	Chevaux mulets, ânes.	Moutons et chèvres.	Porcs.
Vénézuéla.....	8.476.300	1.547.180	5.727.500	1.929.700
Colombie.....	3.465.000		3.487.000	

(3) Extraction des métaux et pierres précieux :

Colombie	or et argent.....	20.575.000	francs.
	émeraudes.....	500.000	—
Vénézuéla, or et argent (export.).....		6.982.000	—
Guyanes	*Française :* or (export.)...	5.220.800	—
	Hollandaise : or (export.)..	3.336.270	—
	Anglaise : or (production).	12.500.000	—

L'industrie proprement dite est dans l'enfance; elle ne porte que sur quelques produits du pays, auxquels on fait subir une première transformation : raffineries de sucre, fabriques de rhum, de chocolat, de cigares, d'objets tissés en paille, préparation des peaux. Tout le reste, meubles, vêtements, chaussures, est importé d'Europe ou des États-Unis. Au reste, ces industries mêmes sont mal outillées, mal organisées; ce n'est que dans la Guyane anglaise que les colons ont su monter, pour le travail du sucre et du bois, quelques usines à l'instar de l'Europe. En Colombie cependant, une fonderie installée près des mines de houille de *Pradera*, à peu de distance de Bogota, produit 30 tonnes de fonte par jour.

Voies de communication; commerce. — Ce n'est que par l'ouverture de voies de communication nombreuses et faciles que les États du nord de l'Amérique méridionale prendront réellement de la valeur. Le commerce ne s'étendra d'une façon notable que quand les forêts, les districts miniers, les régions agricoles des hauteurs pourront écouler aisément leurs produits si variés jusqu'aux fleuves navigables et jusqu'à la mer. La construction des routes et des chemins de fer rencontre sans doute de grands obstacles, par le fait du relief et des pentes énormes qu'il faut franchir, mais on trouve en revanche dans les voies navigables un secours précieux. La Magdalena et l'Orénoque, les deux artères centrales de la Colombie et du Vénézuéla, sont remontés par des services réguliers de vapeurs jusqu'à une distance assez grande de leur embouchure, la première jusqu'à Honda, le second jusqu'à Bolivar; mais l'entrée de la Magdalena est encombrée d'une barre dangereuse, que les bateaux ne se hasardent guère à franchir, de sorte qu'un transbordement long et coûteux est nécessaire de Barranquilla, point d'attache de la navigation du fleuve, au port voisin de Sabanilla : un chemin de fer relie les deux villes. Les cours d'eau secondaires qui descendent de la montagne sont en général peu accessibles, coupés qu'ils sont fréquemment de rapides et de chutes. Tels le Cauca et de nombreux cours d'eau des Guyanes. Les affluents de gauche de l'Orénoque et de l'Amazone sont au contraire navigables sur de longs espaces.

Il n'y a de *routes* que sur le plateau; les communications entre les hauteurs et la plaine ne sont en général assurées que par des sentiers escarpés, que suivent les porteurs et les bêtes de somme. De mauvais chemins rattachent Bogota à Honda, Caracas à la Guayra.

Les *chemins de fer*, encore peu développés, ne forment pas encore un réseau; ce ne sont en général que de courtes voies reliant divers points de la côte avec l'intérieur du pays (1).

---

(1) Chemins de fer :

Colombie.....	250 kilom.	exploités.	
Vénézuéla.....	653	—	1.609 en préparation.
Guyane anglaise....	37	—	
Total.....	940	—	

Le chemin de fer de Colon à Panama, dont il a déjà été parlé, a vu décroître son importance depuis la construction des grands transcontinentaux de l'Amérique du Nord (1).

Avec des moyens de transport aussi précaires, le *commerce extérieur* n'a pu encore prendre un grand développement; il dépasse à peine 450 millions de francs, dont la plus grande partie à l'exportation.

Le chiffre relativement élevé des exportations du Vénézuéla est surtout fourni par le *café* (2). Dans les Guyanes hollandaise et anglaise, ce sont les sucres et leurs dérivés qui tiennent le premier rang.

La plupart de ces produits sont destinés aux États-Unis, à l'Angleterre, à la France et à l'Allemagne.

Ce sont encore les mêmes pays qui participent pour la plus forte part à l'*importation*; les États-Unis envoient des farines, des matières grasses, des métiers et des machines; l'Angleterre, des tissus de coton et des objets en fer. De France viennent les soieries, les articles de mode et de parfumerie, le papier, les vins. L'Allemagne vend les produits les plus divers de son industrie : quincaillerie, verres, porcelaines, objets en or et argent, bière, drogues, etc. L'Espagne n'expédie que des vins (3).

Le port le plus actif de la Colombie est *Sabanilla-Salgar* qui a détrôné

---

(1) Transit par le chemin de fer de Panama..... 185.591 tonnes.

(2) Commerce extérieur.

		Importations.	Exportations.	Total.
Colombie (1893).....		67.016.500 fr.	73.151.500 fr.	140.168.000 fr.
Vénézuéla (1890).....		83.614.411	100.917.338	184.531.749
Guyanes	Française (1890).	7.890.000	4.309.000	12.199.000
	Anglaise (94-95).	41.725.000	51.000.000	92.725.000
	Hollandaise (93).	12.033.000	11.482.000	23.515.000

Exportation du café par le Vénézuéla (1893-94) ... 84.770.000 fr
— — la Colombie (1891)..... 38.046.500

(3) Détail du commerce extérieur :

Colombie.

	Importations.	Exportations.	Total.
Avec le Royaume-Uni.....	21.447.500 fr.	29.834.500 fr.	51.282.000 fr.
— les États-Unis.....	19.081.500	24.277.500	33.359.000
— la France.....	11.222.000	7.604.500	18.826.500
— l'Allemagne.....	6.577.000	7.254.500	13.831.500

Guyane Française.

Avec la France.....	4.071.227 fr.	3.998.865 fr.	8.070.092 fr.
— les colonies françaises.	112.200	22.109	134.309
— l'étranger.....	3.706.105	287.940	3.994.058

Guyane Anglaise.

Avec la Grande-Bretagne...	22.050.000 fr.	31.850.000 fr.	53.900.000 fr.

Au Vénézuéla, la France tient la première place dans le port de La Guaira; dans les autres, l'ordre est le suivant : Angleterre et Antilles, États-Unis, France, Allemagne et Colombie.

Carthagène ; mais une bonne partie du commerce colombien se fait aussi par le port vénézuélien de *Maracaybo*. *Porto-Cabello* et *La Guaira* sont deux excellentes rades, qui servent de port à Valencia et à Caracas, les deux villes les plus importantes du Vénézuéla. *Georgetown*, *Paramaribo* et *Cayenne* sont à la fois les capitales et les débouchés commerciaux des diverses Guyanes.

Ces différents ports sont reliés à Saint-Thomas des Antilles par plusieurs services réguliers de bateaux à vapeur (1).

En résumé, cette partie de l'Amérique méridionale est admirablement douée, à tous les points de vue. Il n'y manque encore que du travail.

---

(1) Mouvement des ports :

	Entrées.		Sorties.		Total.	
	navires.	tonneaux.	navires.	tonneaux.	navires.	tonneaux.
Colombie (1893)....	1.510	806.397	1.475	1.486.854	2.985	2.243.251

Anglais	55	p. 100
Français	19	—
Allemands	10	—

	Entrées.		Sorties.		Total.	
	navires.	tonneaux.	navires.	tonneaux.	navires.	tonneaux.
Guyane Anglaise...	»	»	»	»	»	650.550
— Hollandaise.	206	82.000	206	81.000	412	163.000
Vénézuéla (1894)...	399	»	»	»	»	»
Plus, à Ciudad Bolivar.	»	»	»	»	135	45.916

CHAPITRE VI

ÉQUATEUR, PÉROU, BOLIVIE

§ I. — Coup d'œil sur la géographie physique et politique.

Géographie physique. — Les États d'Équateur, Pérou et Bolivie sont à cheval sur la Cordillère des Andes, composée, dans cette partie de l'Amérique du Sud, de chaînes parallèles portant un haut plateau, d'une altitude moyenne de 3,000 à 4,000 mètres, dominé par des pics dépassant 6,000 mètres. Le pays est donc divisé en trois zones bien distinctes : la *Costa* ou côte du Pacifique, la *Sierra*, sur les plateaux, et la *Montaña* ou pente boisée qui descend à l'est jusque dans la plaine de l'Atlantique.

Le *littoral*, quoique longé de près par les Andes, est plat et peu découpé. Le *climat* est différent d'après les zones. La Costa, arrosée au nord, est absolument sèche au sud, et presque partout malsaine ; la Sierra a une température comparable à celle de l'Europe, allant de 0° à 22° ; la *Montaña* enfin, soumise à l'influence des alizés du nord-est, est chaude et très arrosée (de 1m,50 à plus de 2 mètres).

Au point de vue de l'*hydrographie*, les zones sont aussi différentes : la Costa n'a que des torrents courts, rapides et temporaires ; sur la Sierra, des lacs donnent naissance à l'Amazone et à quelques-uns de ses affluents ; la Montaña est arrosée par le grand fleuve et ses principaux affluents. Le sud de la Bolivie envoie ses eaux au Paraguay et par conséquent au Rio de la Plata.

Géographie politique. — Les trois pays dont il s'agit sont, depuis la déclaration d'indépendance, des républiques, souvent troublées par des révolutions. Colonisées par l'Espagne, elles sont surtout peuplées d'Indiens, tant bravos que civilisés, et de métis. Leur situation financière, surtout au Pérou et en Bolivie, depuis la guerre contre le Chili, est déplorable (1).

---

(1) Notice statistique :

ÉQUATEUR (Ecuador), république unitaire.

Superficie : 299.600 kilomètres carrés (avec les Galapagos 307.243).
Population : 1.204.000 habitants (avec les Indiens bravos, 1.400.000 environ) 4 par kilomètre carré.

Villes :

Quito (capitale)...	80.000 habitants.	Cuenca....	30.000 habitants.
Guayaquil.....	51.000 —	Riobamba.....	18.000 —

§ II. — Géographie économique.

Les trois zones entre lesquelles, nous l'avons vu, se partagent les pays Andins, ont une importance économique très différente. La Costa, très sèche, impossible à irriguer au sud de Guayaquil, n'a presque pas d'agriculture. De grands espaces sont absolument déserts ; c'est pourtant de ces terres infertiles que le Pérou tire les objets les plus importants de son commerce d'exportation ; c'est grâce à cette sécheresse extraordinaire que les nitrates de soude et de potasse ont pu s'accumuler en grande abondance et que les couches épaisses de guano ont pu conserver intacts durant des siècles, les sels ammoniacaux qui font tout leur prix. Le littoral de l'Équateur est mieux arrosé, mais il l'est beaucoup moins que la Nouvelle-Grenade : au lieu de la forêt tropicale, inaccessible et malsaine, qui borde la mer dans ce dernier État, c'est un pays de riches cultures, où prospèrent le riz, la canne à sucre, le café, mais surtout le cacao.

C'est sur les plateaux ou Sierra, au-dessus de 2,500 mètres, que s'est massée la population et que s'est concentrée la vitalité du pays. Dans les vallées les plus basses, les mieux exposées aux pluies, mûrissent encore toutes les plantes tropicales : bananiers, caféiers, cacaoyers, cinchonas. Plus haut, on récolte suivant les altitudes le maïs, le raisin, les céréales, tous les fruits et tous les légumes des pays tempérés; dans la haute montagne enfin, on se nourrit particulièrement de pommes de terre. De vastes et excellents pâturages peuvent entretenir de nombreux troupeaux.

Le versant oriental des Andes, et la plaine qui s'étend à leur pied ou Montaña, offrent un contraste parfait avec le littoral. C'est une des régions de la terre où les précipitations sont le plus riches et où la végétation se développe avec le plus de vigueur et d'exubérance. C'est déjà la forêt vierge du bassin de l'Amazone, avec toutes ses richesses naturelles, région peu peuplée, encore moins exploitée. Au nord pourtant, la province

---

Bolivie (république unitaire).

Superficie : 1.334.200 kilomètres carrés.
Population (1893) : 2.019.549 habitants (avec les Indiens bravos 2.270.000), 2 par kilomètre carré.

Villes :

Sucre (capitale)...	24.930 habitants.	Cochabamba.....	27.200 habitants.
La Paz.....	56.150 —		

Pérou (république unitaire) :

Superficie: 1.137.000 kilomètres carrés.
Population (1876): 2.629.663 habitants (avec les Indiens bravos, 2.980.000), 2,6 par kilomètre carré.

Villes (1889):

Lima (capitale)...	103.956 habitants.	Arequipa.....	30.000 habitants.
Callao.....	35.000 —	Cuzco.....	22.000 —

orientale de l'Équateur participe plutôt au caractère des llanos : elle peut devenir un immense parc à élevage.

Mais de ces trois zones, littoral, plateaux intérieurs, plaine orientale, on remarquera que deux au moins, les deux plus vastes et les deux plus riches, ont des communications difficiles, l'une par suite du relief, l'autre par suite de l'éloignement de la mer. Des deux côtés, il est aussi difficile d'atteindre les ports et d'écouler les produits. C'est évidemment cette infériorité des conditions naturelles, cette difficulté des transports et des relations de toutes sortes, qui expliquent le mieux pourquoi l'Équateur, le Pérou et la Bolivie sont encore si arriérés en tout ce qui touche l'agriculture et l'industrie, pourquoi leur commerce atteint une valeur si médiocre. Si la première de ces républiques, bien que la moins vaste, l'emporte proportionnellement sur les autres par le chiffre des échanges qu'elle fait avec l'étranger, ne faut-il pas y voir une conséquence directe de la richesse agricole de sa zone littorale? C'est le seul des trois pays où les produits de l'agriculture sont au premier rang des objets exportés.

Agriculture. — Les *forêts* couvrent une immense étendue de pays, mais les plus belles et les plus riches sont à l'est dans les vallées de l'Amazone et de ses affluents. Elles ne sont parcourues que par quelques Indiens qui en recueillent les fruits les moins encombrants, tels que l'*ivoire végétal*, et les transportent à dos d'hommes ou de mules par delà les montagnes et le plateau, jusqu'à la côte. Les bois d'ébénisterie et de teinture abondent.

D'autres essences produisent les gommes, résines, caoutchouc, produits pharmaceutiques, mais les lianes à caoutchouc diminuent sur la côte de l'Équateur, et les produits de celles de l'intérieur ne peuvent, vu la difficulté des communications, faire concurrence en Europe aux arrivages d'Afrique. C'est aussi le cas du quinquina, dont ces pays avaient autrefois le monopole, mais qui existe maintenant dans nombre de régions des deux mondes.

Les *plantes alimentaires* sont cultivées dans la mesure seulement des besoins du pays, en quantité insuffisante même dans l'Équateur. La *pomme de terre* se trouve là dans son pays d'origine.

La grande culture industrielle est le *cacao*, planté surtout dans la république de l'Équateur. Cette plante ne rencontre pourtant pas dans les Andes équatoriales des conditions de prospérité aussi complètes qu'au Vénézuéla, au Mexique ou dans l'Amérique centrale, et les produits sont, en général, moins estimés que dans ces divers pays; mais l'exportation atteint néanmoins un chiffre élevé, qui s'accroît d'année en année.

La culture de la *canne à sucre*, très prospère au Pérou avant la guerre de 1879-1883 avait été abandonnée depuis par suite du manque de bras. L'introduction de coulies chinois a permis de la reprendre. Ce sont les environs de Trujillo qui produisent le plus de sucre.

Le *café* est, après le cacao, le produit agricole le plus important de l'Équateur, où il réussit à merveille sur le versant, moyennement arrosé,

de la côte du Pacifique. La Bolivie et le Pérou produisent à peine de quoi suffire à la consommation intérieure.

On a tenté d'acclimater la *vigne* sur les hauts coteaux des Andes péruviennes. La chaleur très forte de l'été, l'insolation intense, une humidité médiocre semblaient promettre de bons résultats; on fabrique en effet, au sud de Lima, quelques vins estimés. Mais ce genre d'exploitation n'a pas dépassé des limites très restreintes; les bras sont rares et la main-d'œuvre est chère; les habitants préfèrent encore recevoir leurs vins de France ou d'Espagne.

Le *tabac* n'a pas d'importance sur la côte occidentale de l'Amérique du Sud; seul le Pérou en exporte une faible quantité.

En revanche, les indigènes font une grande consommation de la feuille de *coca*, récoltée surtout dans les vallées chaudes de la Bolivie, et qu'ils mâchent en guise de tonique ou de narcotique. Cette substance remplace à la fois pour eux le tabac et le café et a pris une certaine importance depuis qu'on en extrait la *cocaïne*.

Le Pérou et la Bolivie récoltent une certaine quantité de *coton*, et comme l'industrie locale est presque nulle, ils n'en consomment sur place qu'une minime partie et vendent le reste à l'étranger (1).

D'immenses régions dans l'Équateur, aussi bien qu'au Pérou et dans la Bolivie, se prêtent au développement de l'*élevage*; mais c'est un genre de ressources dont on n'a pas su jusqu'ici tirer grand parti. Cependant, la Bolivie nourrit de nombreux bestiaux, bêtes à cornes, chevaux, mulets, moutons, chèvres, mais surtout des lamas, des alpacas et des vigognes. Outre les services que les premiers rendent comme bêtes de somme, des espèces particulières fournissent une laine très estimée et dont les étrangers chargent de nombreux ballots dans les ports du Pérou; ces animaux se tiennent de préférence sur les hauts plateaux.

Dans les régions glacées des « paramos », on chasse le chinchilla pour sa fourrure, et à l'est, sur les bords de l'Ucayali, les Indiens font une poursuite active aux tortues géantes qui peuplent la région : on en retire à la fois de la viande, de la graisse et de l'huile. Ces animaux sont aussi très nombreux dans les îles Galapagos, au large de Guayaquil.

Le sol de la région centrale des Andes se prête, en résumé, à mainte culture, dont on pourrait retirer de gros revenus. L'exploitation agricole est encore dans l'enfance; on ne connaît que les instruments les plus rudimentaires. Les principaux produits végétaux sont en définitive les

---

(1) Production agricole :

Bolivie :	Exportation du caoutchouc...	800 tonnes valant 4.000.000 fr.
Équateur	Exportation du cacao (1893).....	32.425.000 fr.
	— du café (1893).....	4.072.000
	— de l'ivoire végétal...	2.650.000
Pérou	Exportation du café.....	2.000.000 fr.
	— du sucre.....	15.000.000
	— du coton.....	6.070.000

fruits des forêts, ou les baies de certains arbres, comme le cacaoyer, qui une fois plantés et élevés, donnent pendant une longue série d'années leur moisson régulière, sans exiger des soins considérables.

Industrie. — Même phénomène à constater dans la recherche des produits miniers. On s'est attaché de préférence à extraire ceux qui ont une grande valeur par eux-mêmes et qu'on vend tels quels à l'étranger, après leur avoir fait subir tout au plus, comme à l'argent, un premier travail, très grossier, d'apurage.

L'*or* n'est pas exploité d'une façon très active; cependant l'Équateur est un pays remarquablement aurifère, et on a constaté l'existence du précieux métal dans seize des dix-neuf départements du Pérou.

Mais c'est l'*argent* qui, de tout temps, à fait la fortune du pays. Les gisements les plus productifs sont ceux de Potosi en Bolivie, dont le « cerro », percé d'alvéoles, a été souvent comparé à une ruche. On l'exploite depuis plusieurs centaines d'années, et quand il commencera à s'épuiser, on espère pouvoir tirer encore de gros revenus du lavage des anciens amas de minerais, où par suite de l'imperfection des anciennes méthodes la proportion de métal pur est encore notable. L'important district minier de Caracolès, découvert seulement depuis une trentaine d'années, à peu de distance au sud-est de Cobija, a été cédé au Chili à la suite de la dernière guerre. C'est au cerro de Pasco que se trouvent les plus abondantes mines du Pérou.

Le Pérou et la Bolivie sont également riches en *cuivre*, mais le premier de ces deux pays a cédé au Chili les plus productifs de ses gisements, ceux de Tarapaca. La Bolivie l'extrait des mines de Corocoro; mais elle a également perdu l'important district cuprifère du désert d'Atacama.

La *houille* existe en plusieurs points, mais n'est presque pas exploitée; le *sel* abonde dans ce pays sec; le *mercure* ne donne plus qu'un produit insignifiant.

Mais ce sont des produits d'un caractère tout spécial qui ont fourni pendant de longues années à l'État péruvien le meilleur de son revenu. L'un d'origine minérale, le *nitrate de soude*, doit en partie son importance à l'extension si rapide qu'a prise en Europe la culture de la betterave, à laquelle il fournit un excellent engrais. Les plus riches gisements, ceux du district de Tarapaca, ont été cédés au Chili.

Le *guano*, d'origine animale, a conservé plus d'importance, malgré la découverte en d'autres lieux et dans d'autres continents de gisements considérables de cet engrais. Le groupe des *îles Chincha*, longtemps célèbre, est à peu près épuisé, mais on exploite le guano sur presque tous les îlots et en bien des points du littoral (1).

---

(1) Production minérale :

Or :

		Valeur.
Bolivie (1891)..	101 kilogr.	347.000 fr.
Équateur (1893).....	79 —	269.000
Pérou (1891)..... ..	110 —	378.000

L'industrie proprement dite existe à peine. L'industrie minière a pourtant reçu en Bolivie des améliorations considérables, pour le traitement de l'argent. La fabrication des chapeaux de paille (chapeaux de Panama) est active dans la république de l'Équateur, mais c'est la seule dont les produits soient vendus à l'étranger. On peut signaler aussi quelques tanneries à Guayaquil et çà et là, dans les trois républiques, de rares manufactures de cotonnades et de tissus de laine, où on travaille la matière première fournie par le pays.

C'est en somme l'industrie extractive qui est la principale ressource de la Bolivie et du Pérou, de même que c'est l'exploitation agricole qui fait la fortune de l'Équateur; mais ces richesses naturelles ne sont, dans aucun de ces pays, exploitées comme il conviendrait, surtout par suite du manque de voies de communication.

Voies de communication; commerce. — La question des moyens de transport a donc une importance capitale. Il s'agit de mettre les plateaux et les plaines de l'est en communication facile et directe avec la mer. Le débouché des plateaux est sans conteste la côte du Pacifique, du moins à l'Équateur et au Pérou. Il faut donc construire des routes et des chemins de fer, qui relient aux ports les grands centres de l'intérieur; mais la plaine orientale trouvera peut-être avantage, lorsqu'elle sera suffisamment mise en valeur, à écouler ses produits par l'Amazone et ses affluents. La longueur de la navigation fluviale à travers le continent est bien compensée par la diminution des distances qui séparent le port d'embarquement sur la côte atlantique de l'Europe. On évite ainsi le détour du cap Horn; on évitera plus tard les tarifs du canal interocéanique. L'Équateur et le Pérou sont pourtant parmi les pays qui sont appelés à retirer le plus d'avantages de l'ouverture du canal.

La Bolivie, depuis la guerre avec le Chili, est dans une situation spéciale: elle est complètement coupée de la mer, mais le plateau s'inclinant vers l'Amazone et le rio de la Plata, c'est de ce côté que l'on cherche à établir la voie commerciale de l'avenir.

Les *voies navigables* pourront donc offrir au commerce de ces États de précieuses ressources. Malheureusement, les affluents de l'Amazone ne sont pas tous également accessibles aux embarcations. Le plus important même, la Madeira, est encombré à sa sortie du territoire bolivien d'une longue série de rapides et de chutes, qu'on a déjà proposé de tourner au moyen d'un chemin de fer. Sur le plateau même, le lac Titicaca, et son affluent, le Desaguadero, réunissent le Pérou et la Bolivie.

Les *routes* sont rares et mal entretenues. Quelques-unes sont desservies par des diligences. Un mauvais chemin conduit de Quito à Guayaquil.

Argent :		Valeur.
Bolivie (1891).....	372.666 kilogr.	48.447.000 fr.
Équateur (1893).....	240 —	31.000 —
Pérou (1892).....	59.257 —	7.703.000 —

Mais en général les voyages se font à cheval ou à mule, et les transports à dos d'hommes ou de lamas, par de simples sentiers.

Les *chemins de fer* partent tous de la côte, et, à travers mille difficultés, traversent la chaîne littorale des Andes pour atteindre le plateau. Le « Central Transandino » passe un col de 4,750 mètres d'altitude. Les principales lignes unissent Quito au port de Chones, le Callao à Lima avec prolongation jusqu'au cerro de Pasco sur le plateau, Mollendo à Puno sur le lac Titicaca et à Cuzco; enfin, Antofagasta (Chili) avec la frontière bolivienne, puis les villes de Huanchaca et de Oruro. D'autres lignes, en construction, doivent relier la Paz au lac de Titicaca, Santa Cruz au Paraguay, Oruro à Cochabamba et Potosi (1).

Le *commerce extérieur* des trois républiques se monte à près de 500 millions de francs (2).

Les *exportations* des deux dernières républiques ont considérablement diminué à la suite de la guerre chilienne, qui leur a ravi des districts très productifs : celles de l'Équateur se sont au contraire notablement accrues.

Les exportations sont exclusivement alimentées par les produits naturels, agricoles ou miniers ; au contraire, les denrées alimentaires et les vins, et surtout les produits manufacturés, sont les objets de l'importation.

La *France* tient la première place à l'Équateur, non pour les ventes, mais pour l'ensemble des transactions. Mais sur les autres marchés le Royaume-Uni surtout, puis l'Allemagne et les États-Unis nous dépassent.

---

(1) Chemins de fer :

Bolivie.....	804	kilomètres en exploitation.	
Équateur.....	91	—	—
Pérou.....	1.456	—	—

(2) *Commerce extérieur :*

	Importations.	Exportations.	Total.
Équateur (1893).....	*50.260.815* fr.	*70.262.570* fr.	*120.523.385* fr.
Avec la France.....	10.410.060	28.013.125	38.423.185
— le Royaume-Uni....	15.268.020	8.531.910	23.799.930
— l'Allemagne.....	8.439.345	12.569.485	21.008.830
— les États-Unis	10.325.700	7.496.550	17.822.250
— l'Espagne.....	1.188.245	6.546.135	7.734.370
Bolivie (1894).....	*34.000.000*	*198.250.000*	*232.250.000*
Argent.....	»	39.062.500	»
Cuivre.....	»	2.500.000	»
Étain et minerai d'étain.	»	2.500.000	»
Caoutchouc.....	»	4.000.000	»
Pérou (1891).....	*73.815.000*	*58.083.500*	*131.898.500*
Sucre.....	»	15.000.000	»
Argent.....	»	11.009.000	»
Coton.....	»	6.070.000	»
Laines.....	»	4.185.000	»

Le *mouvement des ports*, assez actif, pourrait l'être beaucoup plus, si les longueurs de la circumnavigation de l'Amérique du Sud n'éloignaient beaucoup de navires. Le percement de l'isthme de l'Amérique centrale l'augmenterait certainement beaucoup, mais surtout au bénéfice des États-Unis (1).

En résumé, les trois républiques dont nous venons d'étudier sommairement les ressources économiques ne sont pas très prospères. Nous avons vu que des causes naturelles tirées des conditions de climat, de relief, expliquent en partie cette situation. Mais il convient d'ajouter que des faits d'un autre genre n'ont pas peu contribué dans le courant du siècle à aggraver encore le mal. L'émancipation des esclaves a eu pour premier effet une disette de bras; les Indiens et les Noirs n'ont plus travaillé, et comme l'homme blanc ne les peut remplacer sous ce climat pour la plupart des travaux, il a fallu s'adresser aux coulies chinois. Ce sont eux qui exploitent à cette heure le plus grand nombre des mines, extraient le guano et le salpêtre, cultivent la canne à sucre.

Dans ces dernières années, un mouvement sensible, quoique lent, de relèvement, se produit. Peut-être qu'à la faveur de la tranquillité, ces républiques pourront prendre le rang auquel leurs grandes richesses naturelles semblent les destiner.

---

(1) Mouvement des ports :

Équateur (par Guyaquil) (1893) (avec le cabotage) :

	Navires.	Jauge.
Entrées.....	1.707	267.552 tonneaux.
Sorties.....	1.702	265.815 —
Total.....	3.409	533.367 —

Pérou :

Port de Callao.	Navires.	Jauge.
Entrées.....	419	561.578 tonneaux.
Sorties.....	415	556.415 —
Total.....	834	1.117.993 —
Sur ce total.....	426	582.923 — sont anglais.

CHAPITRE VII

CHILI

§ I. — Coup d'œil sur la géographie physique et politique.

Géographie physique. — Le Chili occupe le versant occidental des Andes et, au delà du détroit de Magellan, une moitié de l'archipel de la Terre de Feu. Il s'étend sur une longueur de 4,000 kilomètres avec une largeur de 150 à 200 kilomètres seulement. La superficie est de 776,000 kilomètres carrés. Les montagnes, qui atteignent souvent 7,000 mètres, descendent très brusquement sur la mer, soit par terrasses étagées, soit par des ramifications qui enserrent de profondes vallées.

Le *littoral*, découpé, forme, au nord et au centre, de nombreuses baies bien abritées ; au sud, il est bordé d'une longue série d'îles.

Le *climat* est maritime, et l'océan Pacifique y fait sentir son influence. Chaud et sec au nord, il devient tempéré et humide au centre, et froid au sud.

Il n'y a pas de fleuves, les seuls cours d'eau sont des torrents qui descendent très rapidement de la montagne pour se jeter dans la mer sans être jamais navigables.

Géographie politique. — La population, presque tout entière blanche, est d'origine espagnole ; elle s'élève à 2,963,687 habitants, c'est-à-dire environ 3 par kilomètre carré (1).

Le Chili est une république unitaire, troublée souvent, comme ses voisines, par des guerres civiles. La guerre entre le Pérou et la Bolivie, de 1879 à 1883, lui a valu les provinces septentrionales du fond du golfe du Pérou, dont nous verrons l'importance.

Du Chili dépendent, dans le Pacifique, les îles Juan Fernandez et de Pâques.

§ II. — Géographie économique.

Le Chili est sans nul doute un des pays les plus favorisés de l'Amérique du Sud. Son climat en fait une terre excellente d'acclimatation pour les

---

(1) *Villes principales :*

Santiago (capitale)	189.332	habitants.
Valparaiso	104.952	—
Concepcion	24.180	—

Européens; les Allemands, les Anglais, les Français y ont fondé de nombreuses colonies, qui toutes ont également prospéré. Les richesses minières n'ont pas été d'autre part, pendant longtemps, assez abondantes pour absorber, comme dans les républiques du nord, toute l'activité des habitants et les détourner de l'exploitation du sol. La grande infériorité du Chili lui vient de sa situation. Il tourne le dos à l'Europe et s'ouvre sur un océan vide ; il a du moins l'avantage de se trouver sur le chemin des navires européens qui desservent les ports du Pacifique. L'établissement de la voie transandine, bientôt achevée, le rapprochera d'ailleurs de notre continent, et le canal interocéanique lui ouvrira de nouveaux débouchés.

Agriculture. — La division du Chili en trois zones est classique, mais on ne peut en indiquer exactement les limites, car les transitions sont souvent insensibles. Au nord, le pays appartient encore à la zone de sécheresse de la côte péruvienne : c'en est même une des parties les plus désolées, connue sous le nom de désert d'Atacama, mais c'est un des pays du monde les plus riches en mines, et cela seul explique l'ardeur qu'ont mise les Chiliens à s'en emparer. Toutefois, les produits alimentaires faisant absolument défaut, l'exploitation rencontre de ce chef de grands obstacles. Le prix de la main-d'œuvre et des denrées est exorbitant.

A partir de Copiapo, commencent les plaines d'alluvion du Chili central, qui se prolongent au sud jusqu'à l'endroit où le Chili continental se rétrécit, et où apparaissent les îles du littoral. C'est la région agricole par excellence, composée d'alluvions profondes et riches, où réussissent toutes les cultures de notre zone méditerranéenne. Les pluies tombant en hiver, le pays souffre de la sécheresse en été, mais des travaux d'irrigation faciles à exécuter pourraient faire de cette plaine une véritable Lombardie.

La zone méridionale enfin, plus régulièrement arrosée, mais plus froide, est la région des forêts.

Le Chili tire peu de ressources de ses *forêts*; elles ont été d'ailleurs exploitées sans mesure et sont mal aménagées. Les principales essences sont les pins, les cyprès, les chênes, les ormes, les hêtres. Une espèce particulière de pin est bien connue en Europe sous le nom d' « Araucaria ».

. Le Chili a été naguère un des plus importants pays producteurs de *céréales*; il n'occupe plus dans la liste qu'un rang secondaire, bien que ce genre de culture soit encore un de ses principaux revenus, et que les blés qu'il récolte trouvent toujours écoulement sur les côtes du Pacifique, aussi bien qu'en France, en Allemagne, en Angleterre. Mais il a surtout souffert de la concurrence de la République Argentine et de l'extension donnée à la culture des céréales dans ce dernier État, qui réussit maintenant non seulement à s'approvisionner lui-même, mais encore à suffire aux demandes de plusieurs autres régions de l'Amérique du Sud (1).

---

(1) Production des céréales :

Blé	10.000.000 d'hectolitres environ.
Autres céréales....	3.000.000 —

Les *légumes* et les *fruits* occupent une grande place dans l'agriculture du Chili et dans l'alimentation de ses habitants. De même que dans les contrées européennes de climat méditerranéen si semblables à bien des égards, et particulièrement en Espagne, les *haricots*, les *fèves*, les *lentilles*, les *pois* sont consommés en quantités énormes et cultivés partout, mais surtout dans la région méridionale, au sud de Talca. La *pomme de terre* pousse à l'état sauvage et fournit également un appoint considérable. L'*oignon*, l'*ail*, le *piment* surtout sont les assaisonnements nécessaires de tous les mets nationaux.

Les arbres fruitiers et la vigne, auxquels conviennent admirablement un printemps humide, un été chaud et sec, réussissent à merveille : au nord, dans les parties les moins mouillées, on récolte de préférence les *figues*, les olives, les amandes, les pêches. Au centre, les *poiriers*, *cognassiers*, *châtaigniers*, *noyers*, sont extrêmement nombreux : d'énormes quantités de noix sont exportées chaque année à destination de Hambourg. Les *pommiers*, qui redoutent la sécheresse excessive, prospèrent mieux au sud : on retire de leurs fruits un cidre estimé.

Les ceps de *vigne*, importés de France, se sont rapidement multipliés, surtout dans les provinces de Conception et de Colchagua ; mais le vin est en général mal fabriqué (1).

Le *chanvre*, le *lin* et le *tabac* sont les plantes industrielles les plus répandues, mais la production ne suffit pas même aux besoins de la consommation intérieure.

Le Chili peut devenir un grand pays d'*élevage*. Les *prairies naturelles* sont nombreuses sur les flancs des montagnes et le long des vallées ; de plus, dans tout le pays on entretient, grâce à l'irrigation, de vastes *prairies artificielles* constituées généralement par une espèce particulière de luzerne.

Les animaux domestiques ont été importés d'Europe, mais ont pris des qualités spéciales dans leur pays d'adoption. Les *chevaux*, *bêtes à cornes* et *porcs* sont élevés en grand nombre dans le sud ; les *moutons* augmentent de nombre dans le nord, plus sec, et des quantités notables de laine sont exportées (2).

La pêche a peu d'importance, mais la *chasse* fournit un abondant revenu. On poursuit surtout le puma et le chinchilla pour leurs fourrures.

En résumé le Chili, séparé par un désert des régions du nord, présente un contraste complet avec les pays de climat et de produits tropicaux. On n'y rencontre plus ni café, ni cacao, ni canne à sucre ; ou du moins les champs plantés ainsi ne sont que des exceptions. C'est une région qui rappelle en tout point l'Europe méditerranéenne et tempérée ; on y retrouve la succession des mêmes cultures, des mêmes productions, depuis

---

(1) Exportation annuelle du vin : environ 3.000 hectolitres.

(2) Élevage :

Bêtes à cornes.....	500.000	têtes.
Moutons, chèvres, etc.....	2.000.000	—

les forêts jusqu'à la vigne et aux figuiers. Cette variété si remarquable permettrait sans doute au Chili de suffire aisément à ses besoins, en cas de nécessité, mais elle présente aussi un inconvénient grave. La zone qui convient à chaque sorte de plantes est trop étroite et trop restreinte; la concurrence est difficile à soutenir contre les autres contrées, où le même produit se récolte sur d'immenses étendues.

Industrie et produits miniers. — Le Chili, déjà si bien pourvu en métaux, a vu sa richesse minière doublée, à la suite d'événements récents qui sont connus. Mais tandis qu'il mettait la main sur des gisements précieux de salpêtre, de guano, d'argent, le cuivre, qui avait été longtemps sa principale ressource, perdait considérablement de sa valeur, et le Chili, tout à coup distancé, cessait d'être au premier rang des pays producteurs de ce métal.

L'*or* n'est pas très abondant; par contre, la production de l'*argent* a beaucoup augmenté depuis les dernières conquêtes. Les gisements argentifères sont répartis en deux groupes; les plus riches sont dans l'ancien district bolivien de Caracoles près des ports de Cobija, Mexillones et Antofagasta; les autres, dans l'Atacama, autour de la capitale, Copiapo, ont du minerai très riche.

Le *cuivre* se trouve partout au Chili, jusque dans l'île de Chiloé; mais les gisements les plus productifs sont au nord; le minerai y est, dit-on, aussi abondant que la pierre. Toutes les montagnes en renferment, aussi bien dans les Andes proprement dites que dans la chaîne côtière; on cite surtout les mines du mont Tamaya dans la province de Coquimbo et celles de Copiapo dans l'Atacama (1).

On a longtemps exporté le minerai brut; mais depuis la découverte de mines de houille abondantes, on en affine sur place la plus grande partie.

Le *charbon de terre* se rencontre en effet sur plusieurs points, notamment le long de la côte, dans l'Atacama; il est d'excellente qualité et peut devenir une grande ressource, dans un pays où le traitement des minerais exige tant de combustible. C'est aussi sur les côtes du Chili qu'un grand nombre des navires à vapeur du Pacifique viennent renouveler leur approvisionnement (2).

Nombre d'autres minerais, fer, plomb, nickel, cobalt, pourraient être utilement exploités. La Cordillère renferme de précieux gisements de borax. Le soufre et le sel gemme abondent. L'*iode* est un produit d'une plus grande valeur encore (3).

---

(1) Production minérale annuelle:

Cuivre	400.000	quintaux métriques.
Argent	160.000	kilogrammes.
Or	500	—

(2) Production houillère annuelle..... 10.000.000 de tonnes.

(3) Exportation de l'iode..... 23.516.000 francs.

Ce sont, on le sait, les gisements de salpêtre et de guano de la province d'Antofagasta, qui ont mis aux prises de 1879 à 1883 le Chili d'une part, la Bolivie et le Pérou de l'autre. Le Chili vainqueur s'est emparé de plusieurs provinces, et il en tire d'énormes revenus; les nitrates entrent désormais pour quatre septièmes dans les exportations annuelles du pays.

C'est la province de Tarapaca qui renferme les dépôts de *salpêtre* les plus riches et les plus étendus. Ils sont presque inépuisables; les eaux qui découlent de la Cordillère reforment de nouvelles couches à mesure que les anciennes sont vidées. C'est Londres, Hambourg et Bordeaux, qui reçoivent la plus grande quantité de la matière extraite (1).

De puissants gisements de *guano* existent aux environs de Mexillones et de Cobija, à peu de distance de la mer et à portée des navires. Ils sont activement exploités.

Les *pierres précieuses* enfin, améthystes, turquoises, lapis-lazuli se rencontrent fréquemment dans les alluvions anciennes des fleuves, spécialement autour de Copiapo, dans la province de Coquimbo et plus au sud, sur le Maule.

Ce sont en somme les provinces du nord qui renferment à peu près exclusivement les richesses minières, et en particulier la région d'Atacama. Mais l'absence de toute denrée alimentaire, de l'eau même, rend l'exploitation très coûteuse.

L'*industrie manufacturière* n'a pas encore pris au Chili un développement en rapport avec ses richesses en matières minérales et en combustible.

Les industries dérivées de l'exploitation minière ont pourtant fait de grands progrès : les nombreuses fonderies où on affine le cuivre se sont établies surtout dans les endroits où la houille abonde ; l'argent et les nitrates, qui n'exigent pas de dépense de combustible, sont au contraire apurés en général sur place.

La minoterie et la fabrication des pâtes sont parmi les industries alimentaires les plus importantes; les farines du Chili sont particulièrement estimées; la préparation des viandes sèches, dont la consommation locale est considérable, occupe aussi beaucoup d'ouvriers.

L'industrie textile est faiblement représentée; mais la mégisserie et la poterie, cette dernière sollicitée par la présence d'une excellente argile, sont plus importantes; et leurs produits fournissent un appoint notable à l'exportation.

Voies de communication ; commerce. — Le Chili est, toutes proportions gardées, un des pays de l'Amérique du Sud les mieux pourvus à l'intérieur de voies de communication ; mais ses relations avec la République Argentine sont rendues extrêmement difficiles par l'altitude des cols, qui

---

(1) Nitrates :

Superficie des gisements.....	89.177 hectares.
Produit (1894).....	1.082.285 tonnes.

ne s'abaisse guère au-dessous de 3,000 mètres, dans la région centrale.

Les *cours d'eau* rendent peu de services au commerce; il ne sont navigables que sur un très faible parcours, avant d'atteindre la mer.

Les *routes*, assez nombreuses, sont bien entretenues. Plusieurs franchissent les Andes et se relient à l'est aux chemins argentins : ce ne sont, il est vrai, que de simples sentiers à mules.

Le Chili a précédé les autres pays de l'Amérique du Sud dans la construction des chemins de fer.

Une voie parcourt la grande plaine centrale de Valparaiso à Valdivia par Santiago et Talca. C'est à cette ligne que s'embranche, à la hauteur de Valparaiso, le chemin de fer transandin, qui traversera la chaîne au pied de l'Aconcagua et mettra le Chili à trois jours de Buenos-Ayres, au lieu de quatorze par le cap Horn.

Des voies secondaires de pénétration rattachent aux ports de la côte les différents districts miniers du nord.

Mais c'est naturellement par mer que se fait la plus grande partie du commerce. Les voies ferrées, transversales pour la plupart à la direction générale du pays, ne sont en réalité que les affluents du *cabotage*, qui est, au Chili comme en Angleterre, le mode de communication d'importance prépondérante (1).

Le *commerce extérieur* n'atteint pas tout à fait 500 millions de francs. L'exportation est supérieure à l'importation.

Les *exportations* sont constituées dans la proportion des trois quarts par les produits des mines : salpêtre, cuivre, argent et iode. Les produits de l'agriculture forment le dernier quart.

Les principaux articles d'*importation* sont les tissus de coton, laine et soie, les sucres et autres denrées « coloniales », les machines, les rails, le matériel de chemins de fer, les vins et liqueurs, la houille, des objets ouvrés de tout genre.

C'est l'*Angleterre* qui fait, de beaucoup, la plus grande part du commerce chilien surtout à l'exportation.

Ce sont les envois du Chili qui alimentent en partie les usines de la ville du cuivre, Swansea; c'est avec les nitrates et les guanos du même pays que les agriculteurs de la Grande-Bretagne engraissent leurs champs et obtiennent ces rendements prodigieux inconnus chez nous. Les importations anglaises ne représentent en revanche guère plus de la moitié du chiffre total; les produits *allemands* leur font sur tous les points une concurrence très âpre et atteignent déjà plus de la moitié de leur valeur.

Les *États-Unis* ont pris le troisième rang; leurs progrès sont considérables; ils tentent d'introduire de plus en plus sur les marchés chiliens les

---

(1) Chemins de fer et cabotage :

Chemins de fer (1893).....	2.867 kilom. exploités. 643 en constr.
Mouvement du cabotage (1893).....	6.257.463 tonneaux (entrées).

produits de leur industrie. La *France* a dû céder la place à ces concurrents, et n'arrive plus qu'au quatrième rang (1).

La *marine marchande* du Chili s'est développée très rapidement depuis quelques années. Le mouvement des ports, relativement considérable, est surtout alimenté par des navires anglais, des États-Unis, allemands. Une ligne de paquebots français dessert tous les mois les ports du Chili (2).

Le grand port du Chili, le principal entrepôt de son commerce avec l'étranger, est *Valparaiso*, au fond d'une rade malheureusement exposée aux vents du large, à peu de distance de la capitale; mais beaucoup de vapeurs européens ne dépassent pas *Talcahuano*, le port de la Conception, d'où la voie ferrée conduit directement voyageurs et dépêches à Santiago. Tout le long de la côte, depuis l'ancien port péruvien d'Iquique, jusqu'à Punta-Arenas, sur le détroit de Magellan, s'échelonnent d'ailleurs de nombreux ports, plus de douze, tous très fréquentés, grâce à un cabotage très actif.

Le Chili traverse actuellement une période critique. Il présente en effet ce phénomène étrange d'un pays essentiellement agricole, où les cinq sixièmes au moins de la population ouvrière s'occupent de culture, et qui néanmoins tire des mines, par suite d'une récente conquête, à peu près

---

(1) Commerce du Chili :

	Importations.	Exportations.	Total.
Commerce total (1894)....	215.210.678 fr.	284.559.659 fr.	499.770.337 fr.
Détail (1893) :			
Substances alimentaires..	55.798.468	»	»
— textiles.....	49.915.814	»	»
Matières premières.....	39.762.232	»	»
Nitrates.....	»	154.883.450	»
Autres minéraux.....	»	54.086.560	»
Blé.....	»	24.023.900	»
Autres produits agricoles.	»	21.897 600	»
Avec la Grande-Bretagne.	121.639.500	217.449.200	339.088.700
Avec l'Allemagne.....	67.088.000	24.608.500	91.696.500
Avec les États-Unis.....	17.731.500	11.300.000	29.031.500
Avec la France.....	16.487.000	10.267.000	27.754.000

(2) Marine marchande (1894) :

	Navires.	Jauge.
Vapeurs.....	39	43.741 tonneaux.
Voiliers.....	98	58.458 —
Total.....	137	102.199 —

Mouvement des ports (1893), long cours seulement :

	Navires.	Jauge.
Entrées.....	1.791	2.682.542 tonneaux.
Sorties.....	1.662	2.509.279 —
Total.....	3.453	5.191.821 —

la totalité des ressources avec lesquelles il alimente son commerce extérieur. La richesse s'accroît rapidement.

Mais il faut que les Chiliens soient assez sages pour ne pas succomber aux dangers qui ont déjà perdu leurs voisins du nord. Le Pérou et la Bolivie, privés des mines qui faisaient leur fortune, se retournent avec entrain vers l'agriculture, et devront peut-être en définitive leur prospérité aux événements mêmes qui les ont pour un temps ruinés. Il est à craindre que par un phénomène inverse les Chiliens, devenus trop riches tout à coup, n'abandonnent la culture, pour courir toutes les chances hasardeuses que provoque l'exploitation des mines.

CHAPITRE VIII

BRÉSIL

§ I. — Coup d'œil sur la géographie physique et politique.

Géographie physique. — La république des États-Unis du Brésil s'étend sur la moitié de l'Amérique du Sud, sur une surface égale à seize fois la France; sa superficie est de 8,361,350 kilomètres carrés. On peut le diviser en deux parties distinctes: au nord, l'immense plaine presque horizontale de l'Amazone; au sud et à l'est, le plateau, très modérément élevé, du Brésil, qui ne dépasse jamais 3,000 mètres.

Le *littoral* (7,500 kilomètres) est bas et marécageux à l'embouchure de l'Amazone et à l'extrémité sud du pays, plus haut, bien découpé, et présentant d'admirables rades (Bahia, Rio de Janeiro), entre ces deux régions.

Tout cet immense pays est soumis à l'influence des vents constants de l'Équateur. Mais, tandis que dans l'immense plaine sans obstacle, ceux-ci font régner une température constamment chaude et humide, extraordinairement favorable à la végétation, mais insalubre pour les Européens, sur le plateau, l'altitude adoucit la température et permet aux blancs de vivre et même de travailler. Les pluies atteignent et dépassent 2 mètres sur presque tout le territoire brésilien.

L'horizontalité du sol, la richesse des précipitations, ont permis l'existence d'un immense réseau fluvial, celui de l'Amazone. Ce fleuve, qui n'est pas le plus long du monde, en est sans contredit le plus abondant. A plus de 4,000 kilomètres de son embouchure, il n'est qu'à une altitude de 100 mètres, et il descend presque insensiblement cette pente. Avec ses 80,000 mètres cubes d'eau par seconde, sa largeur qui dépasse souvent 50 et même 100 kilomètres, ses profondeurs considérables, c'est une véritable mer d'eau douce, qui compense la massivité du continent. Par ses affluents, il communique facilement avec les fleuves voisins. A gauche, le Rio Negro est en relations avec l'Orénoque par l'intermédiaire du Cassiquiare; par ses tributaires de droite, malheureusement coupés de cascades, l'Amazone communique avec les sources des tributaires de la Plata.

Sur le plateau, les fleuves, San-Francisco et Parana, encore abondants sont moins riches et surtout moins navigables.

Géographie politique. — Très peu peuplé eu égard à son immense superficie, le Brésil n'a que 14 millions d'habitants (1,7 par kilom. carré). Ces habitants, blancs d'origine portugaise ou provenant d'une immigration plus récente, métis, mulâtres ou Indiens, sont surtout massés dans les régions de la côte et du plateau (1).

Depuis la révolution de 1889, le Brésil forme une confédération d'États indépendants, avec une constitution imitée de très près de celle des États-Unis du Nord. L'ordre matériel n'a malheureusement pas toujours été maintenu depuis cette date, et le pays en a grandement souffert (2).

§ II. — Géographie économique.

A ne considérer que la superficie, le Brésil, dans le continent méridional, correspond aux États-Unis dans l'Amérique du Nord. Mais quelle différence sépare les deux pays, si l'on met en balance la liste de leurs ressources et plus encore si l'on compare le développement historique et l'état actuel de chacun d'eux ! Le Brésil semble bien être pourtant au premier aspect une des régions les plus privilégiées, les plus riches du monde. Nulle part la végétation ne se déploie avec plus de vigueur et d'exubérance que dans le bassin de l'Amazone, nulle part le sol ne prodigue à l'homme autant de richesses qu'il suffit de ramasser pour en tirer parti. Mais cette exubérance même de la nature végétale, favorisée par une chaleur humide accablante, qu'elle contribue d'ailleurs à entretenir, étouffe toute vie animale et convient peu surtout à l'homme, même à l'Indien. Ces immenses espaces sont vides et peut-être sont-ils à jamais, aussi bien que les déserts de l'ancien monde, fermés à toute entreprise de colonisation. Le reste du Brésil se prête davantage à l'immigration des blancs, mais toutes les races ne prospèrent pas indistinctement dans ses diverses parties. La région tropicale proprement dite ne peut recevoir que des Français, ou des gens de pays méditerranéens : or ce sont en notre

---

(1) Population (1888) :

Total : 14.354.217 habitants (1,7 par kilomètre carré).
(Amazonas : 0,04 ; Rio de Janeiro : 17 par kilomètre carré).
Indiens sauvages : 600.000 environ.
Immigration (1891) : 218.939 individus ; (1893) : 84.143 individus ; Allemands, Italiens, Français.

Villes principales :

Rio de Janeiro (capitale).	422.756 hab.	Saõ Paulo.....	100.000 hab.
Bahia.....	200.000 —	Para	65.000 —
Pernambuco.....	190.000 —		

(2) Finances :

	Recettes.	Dépenses.
Budget (1894).....	651.322.800 fr.	709.723.840 fr.
Dette publique (1895).....	2.227.275.000 fr.	

siècle les sources d'émigration les moins fécondes. Les Allemands ont sans doute au Brésil de nombreuses et puissantes colonies, mais elles sont toutes au sud du tropique ou dans l'intérieur, c'est-à-dire dans la région la moins riche. Au centre même, les blancs de l'Europe du Sud supportent mal le travail des plantations, qui a été, pendant des siècles, exclusivement confié aux nègres esclaves importés d'Afrique. Mais l'esclavage a été définitivement aboli en 1888, et les noirs, devenus libres, se sont en général empressés d'abandonner les caféteries et de cesser tout travail. Une crise aiguë s'en est suivie dont souffre actuellement le Brésil. On manque à la fois de bras pour remplacer les anciens travailleurs, et de capitaux pour payer le salaire des nouveaux. On cherche par tous les moyens à attirer les immigrants ; on les dispute aux États-Unis et à la République Argentine et leur nombre s'est en effet sensiblement accru ; mais ces blancs n'ont, nous l'avons vu, qu'un champ d'exploitation limité, et c'est en définitive aux Chinois qu'on devra recourir pour remplacer les nègres comme en tant d'autres lieux. De nombreux coulies sont déjà installés dans le pays.

A. — Agriculture.

Condition générale. — Les différences dans la distribution des pluies suivant les saisons ont créé diverses zones agricoles au Brésil.

Au nord, sous l'Équateur, dans la région de l'Amazone, la chaleur est forte, l'humidité considérable et constante. Il n'y a pas de saison sèche, et les inondations régulières contribuent à humecter profondément le sol. C'est la région des *Selvas*, de l'immense forêt vierge à la végétation folle et que l'on ne peut repousser. Ce sont les produits des forêts qui font la richesse de cette zone, appelée par Humboldt l'*Hylaea*, mais ils sont encore peu exploités, et ne le seront peut-être jamais complètement ; les colonies sont rares.

Au sud de cette première zone, s'étend celle des *Campos*. C'est le plateau bombé, protégé en partie contre les pluies par les serras de la côte. Là l'humidité est moins considérable, et se répartit sur une seule saison de l'année. La végétation s'interrompt pendant la saison sèche, les arbres ont des feuilles caduques. Le pays prend des aspects variés : la partie occidentale, riche en pierres précieuses et en minerais, est peu féconde, les villes créées près des centres miniers disparaissent avec l'épuisement des filons ; la partie méridionale, dans la vallée du Paraguay, annonce l'approche de la Pampa, de la plaine horizontale et sans forêts ; c'est plutôt un pays d'élevage, moins riche cependant que la Pampa du sud, l'herbe n'y est pas savoureuse.

La zone des côtes enfin, très arrosée encore, est surtout celle des cultures ; la forêt tropicale y cède en partie la place à la canne à sucre dans la partie basse, au café et au coton sur les hauteurs. Au sud du tropique, les États de Santa Catharina et de Rio Grande do Sul s'adonnent à la culture des plantes « vivrières ».

Forêts. — Les *forêts* couvrent au moins la moitié de la superficie du Brésil et occupent une étendue grande peut-être comme six ou sept fois la France. Outre les Selvas de la région de l'Amazone et les forêts qui garnissent le versant oriental des montagnes de la côte Atlantique, on rencontre encore beaucoup d'espaces boisés dans l'intérieur même, sur le plateau. On désigne spécialement sous le nom de « capoes » ceux qui rappellent la forêt vierge; ils couvrent en général le bord des fleuves, sur toute l'étendue de la zone des inondations. Les « catingas » des terres hautes ressemblent davantage aux forêts de nos régions.

C'est par centaines de millions de francs qu'il faut évaluer tous les produits que pourraient fournir ces forêts au commerce et à l'industrie, et qui se perdent chaque année faute de bras.

Les produits de ces forêts sont variés et peuvent se répartir en différentes classes: d'abord les *bois d'ébénisterie*, souvent trop durs, palissandre, acajou, péroba; puis les *bois à parfum*, à *teinture*, à *tannin*. Puis, parmi les bois tendres, il faut citer les essences résineuses ou fibreuses: le *caoutchouc*, un des principaux objets de l'exportation de l'Amazonie jusqu'à ces dernières années, mais qui diminue d'abord devant la difficulté de pénétrer dans l'intérieur de la grande forêt, ensuite devant la concurrence des caoutchoucs africains. D'autres produits encore doivent être mentionnés: les *huiles* du *ricin*, de la *noix de Para*, la *cire* végétale du palmier *carnauba* qui pousse sur le plateau ; les *drogues* et *substances médicinales* de toutes sortes: *salsepareille*, *ipécacuanha*, *jaborandi*, etc. Enfin, les produits alimentaires abondent et sont appréciés des indigènes indolents: palmier, manguier, arbre à pain, bananier, cacaoyer, qui pousse à l'état sauvage, arbre à lait, arbre à thé ou maté, etc.

Cultures proprement dites. — Comme les Antilles, mais avec moins de raison qu'elles, le Brésil, à peu près exclusivement adonné aux cultures « coloniales », suffit à peine à nourrir sa population, si clairsemée. Il reçoit des farines et des grains de New-York et de Trieste, des pommes de terre d'Irlande, des fromages de Hollande, des vins de France, et ne consacre en somme aux *cultures alimentaires* qu'un espace restreint.

Une racine de la famille des yuccas donne la farine de *manioc*, ou le *tapioca*, suivant le mode de préparation. C'est la principale nourriture des habitants et c'est une des plantes le plus universellement répandues au Brésil ; on la trouve aussi bien dans la province d'Amazonas que dans la région relativement sèche du Maranhao ou bien encore dans les pays tempérés du sud. C'est la première culture à laquelle s'adonnent les colons. Le *maïs* et le *riz* sont aussi très répandus; le premier dans les terres hautes, le second au contraire dans les parties basses qui avoisinent la côte.

Les *céréales*, blé, seigle et orge prospèrent dans les provinces du sud où elles sont cultivées surtout dans les fermes des colons allemands. La production s'accroît de jour en jour et donne lieu déjà à un notable trafic avec Rio de Janeiro et même avec les Antilles.

Les *légumes* entrent pour une large part dans l'alimentation publique : les patates, pommes de terre, ignames, mais surtout les fèves et les haricots,

forment, avec la viande sèche et la farine de manioc, un des principaux mets nationaux.

La grande culture industrielle du Brésil, la plus répandue dans les plantations, est celle du *café*. Nulle part le caféier ne trouve, sur de vastes espaces, des conditions de prospérité aussi parfaites : aussi le Brésil, bien que ne produisant pas les meilleures sortes, rachète la qualité par la quantité et fournit en somme à lui seul beaucoup plus de la moitié de tout le café consommé dans le monde. On sait d'ailleurs que le café du Brésil a conservé sur nos marchés d'Europe le mauvais renom des premiers temps de la culture ; les acheteurs lui préfèrent toujours les produits de Moka, de la Martinique, ou de Bourbon. C'est sous ces différents noms que les envois brésiliens, habilement démarqués, grâce à un subterfuge que personne n'ignore, mais que tout le monde respecte, nous sont en grande partie vendus.

La culture du café, après avoir pris une extension énorme par suite de la construction des chemins de fer, subit une crise depuis quelques années : l'émancipation des noirs a diminué la main-d'œuvre ; de plus, la consommation ne s'est pas autant accrue qu'on l'avait espéré. La plus grande partie du café brésilien vient des États de Rio de Janeiro et de São Paulo (1). L'exportation a lieu surtout vers les États-Unis et Hambourg.

La culture de la *canne à sucre* est aussi une des grandes ressources du Brésil, qui vient au troisième rang des pays producteurs, immédiatement après Cuba et Java. Le sol et le climat conviennent excellemment à ce genre d'exploitation, non seulement sur la côte orientale, mais encore dans toutes les vallées de l'intérieur qui ont pu être défrichées et mises en culture, jusque dans le Matto-Grosso. C'est au reste dans les États de l'est que sont jusqu'à présent concentrées la plupart des plantations (2).

Le *cacaoyer* a peu d'importance comme plante cultivée. Outre le produit de la cueillette faite sur les arbres croissant à l'état sauvage, dans la forêt vierge, on récolte une faible quantité de baies dans les plantations des États de Para et de Maranhao.

Le Brésil est, après les États-Unis et Cuba, le pays d'Amérique le plus important pour la culture du *tabac*. On le plante avec un égal succès dans presque tous les États, mais de préférence dans ceux de Bahia et de Minas Geraes, où sont en même temps récoltées les meilleures sortes.

Parmi les *plantes textiles*, le *coton* mérite d'être cité, quoiqu'il ait perdu beaucoup de son importance d'autrefois. A l'époque de la guerre de Sécession, le Brésil s'est trouvé momentanément à la tête des pays producteurs, mais depuis lors, il n'a cessé de perdre du terrain ; les cotons, à soie trop

---

(1) Production annuelle de café..... 480.000 tonnes.

1/4 de Rio, 1/2 de São Paulo.

(2) Canne à sucre :

Production de l'État de Pernambuco (1894)..... 185.120 tonnes.

courte, à teinte jaunâtre, mal soignés d'ailleurs et mal préparés, ne peuvent soutenir la concurrence des États-Unis, si merveilleusement organisés d'autre part pour les moyens de transport. Toutefois la situation s'est notablement améliorée au Brésil depuis quelques années, grâce à l'extension des voies ferrées, qui facilitent l'exportation.

Les champs de cotonniers les plus nombreux, et ceux dont le produit est le plus apprécié, se trouvent dans les États du nord-est, au climat médiocrement humide : Maranhao, Ceara, Rio Grande do Norte, Parahyba.

Élevage. — L'*élevage* pourrait prendre au Brésil une grande extension, dans les immenses espaces de l'intérieur, bien que le terrain ne soit pas aussi favorable à ce genre d'industrie que les plaines des llanos ou des pampas. D'ailleurs le sol n'est pas encore méthodiquement aménagé et les distances trop grandes ne sauraient permettre l'exportation rémunératrice des produits, tant que les voies de communication ne seront pas plus développées. Aussi le bétail est-il encore peu nombreux dans les « campos » des États de Matto Grosso et de Goyaz. C'est jusqu'à présent dans les États du nord-est et surtout dans ceux du sud-ouest qu'il est le plus répandu. Le Rio Grande do Sul occupe à cet égard une place prépondérante.

Les *chevaux* sont peu nombreux et remplacés, pour beaucoup d'usages, par les *mulets*; les *moutons*, bien qu'ils puissent admirablement réussir dans les campos, ne fournissent qu'un maigre revenu.

Les *bêtes à cornes* et les *porcs* sont au contraire nombreux dans les fermes allemandes du sud. Leur viande, salée et séchée, forme le « charqué », mets national; les peaux, cornes et crins s'exportent vers l'Europe (1).

Les forêts du Brésil ne sont pas aussi riches en animaux qu'en végétaux; le sol toujours inondé, privé d'air et de lumière, ne convient qu'aux types inférieurs, aux amphibies. Seuls les oiseaux animent ces solitudes, on en rencontre de toutes tailles et de toutes couleurs, depuis les oiseaux-mouches jusqu'aux perroquets; tous sont l'objet d'un trafic notable avec l'étranger. En revanche le gibier abonde dans les campos et la *chasse* fournit déjà un appoint considérable aux richesses alimentaires du pays.

La *pêche* est aussi une industrie active, tant sur le bord des fleuves que sur les côtes; le poisson entre pour une forte part dans l'alimentation générale, mais on le consomme surtout sous forme de conserves. Les tortues enfin sont recherchées comme au Pérou pour leur écaille et pour leur graisse.

Quelque grands que soient les progrès accomplis par l'agriculture brésilienne, quelque variés que soient les produits qu'on en retire, ce vaste pays n'est pas près d'avoir mis en valeur toutes les ressources dont il peut disposer. Il ne faut assurément pas, sous prétexte qu'on se trouve en pays tropical, s'exagérer l'aptitude du sol. L'exubérance même de la végéta-

(1) Bétail tué dans le Rio Grande do Sul (1895). 280.000 têtes.

tion impose des bornes à l'exploitation régulière de la plaine fluviale, et la nature du terrain permettra difficilement à l'agriculture de s'emparer du plateau sur une vaste étendue. Il est certain néanmoins que des progrès énormes restent à accomplir. On peut défricher la forêt vierge et mettre le sol en culture, dans quelques cantons moins abondamment arrosés que le reste du pays; de nombreux Français établis à Manaos, au confluent du Rio Negro avec l'Amazone, l'ont récemment tenté avec succès. Les plateaux de l'intérieur pourraient recevoir d'immenses troupeaux, et la région orientale pourrait enfin développer les cultures sur une bien plus vaste étendue.

B. — Industrie.

Richesses minérales. — Le Brésil est bien déchu comme pays minier; les pierres et les métaux précieux, qui ont fait jadis sa fortune, n'occupent plus dans la production du monde qu'un rang secondaire, depuis les découvertes successives faites en d'autres pays, au Cap pour les diamants, aux États-Unis, en Australie et au Transvaal pour l'or.

C'est dans les terrains granitiques de l'État de Minas Geraes, au milieu des montagnes qui séparent le Rio Belmonte des affluents du Saõ Francisco, que se trouvent les principales mines de *diamants*, aujourd'hui bien délaissées depuis qu'à la suite des découvertes de l'Afrique méridionale, le prix de la matière précieuse a tant baissé.

C'est dans le même État de Minas Geraes, qui doit à ce phénomène son nom de « mines générales », que l'on rencontre en plus grande quantité les autres pierres précieuses : émeraudes, saphirs, rubis, agates, etc., l'or, l'argent et la plupart des métaux usuels.

La production de l'*or*, qu'on recueille aussi dans les lavages de l'État de Matto Grosso, est en baisse constante (1). Le *plomb*, le *cuivre*, pourraient être utilement exploités; mais le *fer* surtout est abondant dans Minas Geraes, Saõ Paulo, Maranhao; le minerai est excellent, en tout comparable à celui de Suède. Pourtant la quantité qu'on extrait des gisements ne suffit pas même aux besoins de l'industrie locale. Il en est de même de la *houille*, qui existe en dépôts puissants dans les provinces du sud, Rio Grande do Sul, Santa Catharina. Les gisements sont à peine exploités par une ou deux sociétés allemandes et le Brésil demande à l'étranger la plus grande partie du charbon dont il a besoin.

Le *sel* manque absolument dans les provinces du sud, où l'on en fait pourtant une si grande consommation dans la plupart des industries dérivées de l'élevage, conserves de viandes, etc. Les provinces du centre suffisent à peine à leurs besoins; ce n'est que dans les régions du nord-est, au régime plus sec, à l'évaporation plus active, en particulier dans le Rio Grande do Norte, qu'on en recueille en assez grande abondance sur

---

(1) Mines d'or (1892)..... 1.308 kilogr. valant 4.502.000 fr.

la côte; il faut néanmoins en importer chaque année d'Europe plusieurs milliers de tonnes.

On trouve en revanche un peu de *salpêtre* et on signale de très nombreuses *sources thermales* et *minérales* de toute espèce.

Industrie proprement dite. — Après être restée longtemps arriérée, l'industrie se développe au Brésil, grâce à des capitaux européens. De nombreuses *raffineries* de sucre, créées par des Français, fonctionnent dans l'État de Bahia et dans les régions voisines. Les Allemands du Rio Grande do Sul distillent le rhum. L'industrie cotonnière prend une rapide extension grâce au développement des voies ferrées (1). Le tissage des chapeaux de paille, la tannerie, le travail des plumes de perroquet ou d'autres oiseaux sont assez actifs et occupent aussi beaucoup d'ouvriers des deux sexes. La tannerie, le travail du cuir et des graisses, sont des industries très actives dans les colonies allemandes du sud; il n'est pas enfin jusqu'à la fabrication des fleurs artificielles en plumes de perroquet ou d'autres oiseaux, qui ne mérite d'être citée, pour les rapports intimes qu'elle a visiblement avec les ressources naturelles du pays.

L'industrie métallurgique existe à peine. Les fonderies les plus importantes sont à Ipanéma, dans l'État de Saô Paulo, si riche en fer; on fabrique des machines dans quelques grandes villes. Enfin les chantiers de construction de la marine nationale, pour les gros navires, sont parmi les meilleurs du monde.

En somme, le Brésil n'a guère jusqu'à présent que des industries agricoles et même à cet égard beaucoup reste à faire pour la mise en œuvre sur place de la matière première. Mais un avenir plus brillant est réservé à ce pays: car il a de la houille et du fer en abondance, et d'excellente qualité.

C. — Commerce.

Voies de communication. — Dans un pays massif et immense comme le Brésil, où certains points sont éloignés de la côte de 3,000 à 4,000 kilomètres, la question des moyens de transport à l'intérieur est de première importance. Ce n'est, en particulier, que grâce au développement de voies de communication régulières que la vallée de la Madeira et le Matto Grosso occidental, qui sont parmi les régions les plus riches et les plus fertiles du Brésil, pourront être utilement exploitées.

On peut distinguer sous le rapport des voies de commerce deux grandes zones au Brésil: dans l'Amazonie et sur le plateau, le vrai chemin, c'est la rivière; dans la région du littoral, c'est la voie ferrée.

La Chine seule peut entrer en comparaison avec le Brésil pour le dévelop-

(1) Industrie cotonnière dans l'État de Rio de Janeiro (1894):

Usines	15
Métiers	7.870
Ouvriers	8.000
Valeur de la production	35.500.000 fr.

pement des *voies navigables* ; mais c'est le Brésil qui mériterait peut-être le premier rang, si ces voies magnifiques ne traversaient d'immenses solitudes, au lieu de parcourir comme les grands fleuves de l'Asie orientale les régions les plus peuplées du globe.

On estime que ce réseau ne comprend pas moins de 50,000 kilomètres de voies accessibles à la navigation. L'Amazone lui-même, large de plusieurs kilomètres et profond de 50 à 100 mètres, est plutôt un golfe de la mer qu'un fleuve proprement dit. Les gros navires peuvent le remonter jusqu'à plusieurs milliers de kilomètres de l'embouchure et le port de Manaos, où abordent librement les plus gros vaisseaux, est un véritable port de mer. Le Rio Negro est navigable à son tour sur 3,000 kilomètres et ouvre une voie aux produits de la Colombie et de l'Équateur. D'autres affluents sont accessibles aussi sur d'immenses étendues, mais la Madeira et en général les affluents de droite qui descendent du plateau central, le Tapajoz, le Tocantins, sont interrompus dans leur cours par des rapides et souvent des chutes absolument infranchissables. C'est le cas de la Madeira, coupée à sa sortie du territoire bolivien par une série de cascades et de tourbillons, qui ne se prolongent pas sur moins de 400 kilomètres.

On a conçu depuis longtemps le projet de tourner ce passage au moyen d'un chemin de fer; la rectification du cours même du fleuve présenterait, dit-on, d'insurmontables difficultés. La Madeira deviendrait alors un des grands débouchés de la Bolivie.

La plupart de ces cours d'eau sont aujourd'hui desservis par des lignes régulières de vapeurs subventionnées par le gouvernement. La navigation de l'Amazone est ouverte depuis 1866 à tous les pavillons; mais le trafic y est fait à peu près exclusivement jusqu'à Manaos sous pavillon britannique.

Le Saô Francisco tire une importance particulière de sa position aux abords de la région populeuse et cultivée. Malheureusement il est lui-même occupé à 500 kilomètres de son embouchure par les chutes Paulo Affonso, qui se poursuivent durant plusieurs centaines de kilomètres; mais en amont, il est navigable sans obstacle sur plus de 1,500 kilomètres; un chemin de fer côtoie la région des rapides.

La lagune dos Patos et ses divers affluents rendent aussi de grands services au trafic du Rio Grande do Sul. Le système Paraguay-Parana a beaucoup moins de valeur par suite de la direction de ses cours d'eau.

Les *routes*, comme aux États-Unis. ont souffert de la concurrence des voies ferrées. La plupart ne sont du reste que de larges sentiers, accessibles seulement aux mules.

En revanche, les *chemins de fer* ont pris un développement rapide. Toutefois le rôle des voies ferrées au Brésil est, en somme, assez restreint. et il serait imprudent de les étendre outre mesure. Dans l'intérieur, si riche en artères navigables, elles ne peuvent avoir d'autre objet que de tourner quelques obstacles ou de joindre en certains cas les différents cours d'eau. Dans la région côtière, où les fleuves sont peu utilisables, elles ont pour

but de transporter rapidement à la côte les produits de l'intérieur. Aussi les lignes existantes, presque toutes à voie étroite, ont-elles un caractère essentiellement provincial et local. Le « Dom Pedro » lui-même, qui longe la côte sur plus de 600 kilomètres, a surtout comme fonction de desservir la zone à café des États de Rio de Janeiro et de Saô Paulo (1).

La mer est enfin, pour le Brésil, une route d'importance capitale, puisqu'elle dessert sur une étendue de plus de 7.000 kilomètres les régions les plus peuplées et les plus fertiles de tout le pays. Le *cabotage* est extrêmement actif, et les steamers étrangers, qui font incessamment le service de la Plata ou du détroit de Magellan, et longent la côte brésilienne, facilitent encore les relations intérieures d'État à État.

La *marine marchande* est assez considérable; quand au *mouvement des ports*, il est actif, et alimenté à la fois par le cabotage et le long cours; de très nombreux services réguliers de paquebots européens touchent les ports de Pernambuco à Porto Alegre. Quelques-uns de ces ports sont parmi les plus beaux du monde: Rio de Janeiro, Bahia, Pernambuco sont les débouchés de la région côtière, Manaos et Para, ceux de l'Amazone (2).

C'est le long de la côte atlantique que le *commerce intérieur* est le plus actif. Les provinces du sud envoient dans la région du centre leurs denrées alimentaires, céréales, viandes, etc.; celles du nord y expédient leur coton, les produits des forêts.

Le *commerce de transit*, bien minime encore, pourra prendre une grande extension quand les provinces orientales de la Bolivie, du Pérou, de l'Équateur, de la Colombie, seront suffisamment mises en valeur et les voies de communication rectifiées ou complétées. Le développement des chemins de fer pourra permettre de même au Brésil de faire une partie du commerce du Paraguay.

Le *commerce extérieur* a une valeur très variable d'une année à l'autre,

---

(1) Chemins de fer (1895) :

En exploitation.....	12.054	kilomètres.
— construction.....	6.952	—
— étude ou projet.....	22.775	—

(2) Marine marchande (1894):

	Navires.	Jauge.	
Vapeurs	164	110.068	tonneaux.
Voiliers.....	126	35.908	—
Total.....	290	145.976	—

Mouvement des ports :

		Navires.	Jauge.	
Rio de Janeiro (1893)	entrées.....	1.397	2.062.294	tonneaux
	sorties.....	1.218	1.924.449	—
	Total.....	2.615	3.986.743	—
Pernambuco (1894): entrées.....		1.047	1.067.057	—
Ports du Rio Grande do Sul.....		49	17.544	—

et subordonnée suivant toute apparence au mouvement des prix du café et des autres denrées coloniales.

Le café forme la plus grande partie des *exportations*, le sucre et le coton, puis le caoutchouc, le tabac, les peaux et viandes séchées sont ensuite les plus importants objets du commerce.

A l'*importation*, le Brésil reçoit des objets d'alimentation, des tissus et objets de mode, des produits manufacturés de tout genre (1).

L'*Angleterre* et les *États-Unis* sont les principaux clients du commerce brésilien; mais tandis que la première importe au Brésil beaucoup plus d'objets sortis de ses manufactures qu'elle n'exporte de produits coloniaux, les seconds, au contraire, grands consommateurs de café et de sucre, achètent beaucoup plus qu'ils ne vendent.

La *France* a perdu le troisième rang qu'elle occupa longtemps, aujourd'hui conquis par l'*Allemagne*.

Les relations avec Hambourg s'accroissent d'année en année, grâce à la prospérité des colonies allemandes du sud qui ont conservé mieux qu'aux États-Unis le sentiment national et l'usage de la langue maternelle. Le Santa Catharina, le Rio Grande do Sul et même une bonne partie des États du Parana et du Saô Paulo, forment une île véritable de population germanique enclavée au milieu des terres de langue latine. Les principaux centres où domine l'influence allemande sont Santos, Joinville, Blumenau, Saô Léopoldo et Porto-Alègre. Les colonies établies au nord, sur le Mucury et dans l'État d'Espiritu Santo, ont eu beaucoup moins de succès, mais on ne compte pas au Brésil moins de 250,000 Allemands.

Les *Français* ont pris, en revanche, une position considérable dans l'Amazonie; on parle couramment notre langue à Para et à Manaos et notre commerce avec l'Amazone représente une valeur considérable. Le voisinage de la Guyane nous permettra encore de développer ces relations.

La condition économique du Brésil est longtemps restée stationnaire et il y a vingt ans, son commerce atteignait à peu près la même valeur que de nos jours; mais pendant cet intervalle ce vaste État n'est pourtant pas demeuré inactif. On a durant cette période développé largement les voies de communication, créé de nombreuses usines; on a cherché surtout à attirer les bras et les capitaux pour obvier aux inconvénients de la suppression de l'esclavage. Bref, on s'est outillé, on a fait les frais de pre-

---

(1) Commerce :

	Importations (1890).	Exportations (1894).
Total	728 280.000 fr.	1.682 928.800 fr.
Par Santos	»	610.674.400
— Rio de Janeiro	»	416.978.800
— les ports du Rio Grande do Sul	»	142.732.800
— Manaos	»	125.530.800
— Belem	»	116.561.200

mier établissement. Cette période est toujours pour les commerçants et les industriels pris isolément, comme pour les peuples, un temps d'inaction et de crise; mais ce travail de préparation sera bientôt achevé, et le Brésil, désormais libre de toutes entraves, reprendra vite un nouvel essor.

CHAPITRE IX

RÉPUBLIQUE ARGENTINE, PARAGUAY, URUGUAY

§ I. — Coup d'œil sur la géographie physique et politique.

Géographie physique. — Au sud du Brésil et de la Bolivie, entre les Andes et l'Atlantique, se trouvent trois États d'étendue et d'importance différentes : la République Argentine, le Paraguay et l'Uruguay. Le relief en est simple : sauf les plateaux d'Uruguay et de Patagonie, sauf aussi les chaînes qui accompagnent à l'est la grande Cordillère, le pays est une plaine presque horizontale, la Pampa. Le littoral, relativement découpé, ne présente cependant que deux indentations importantes : l'estuaire du Rio de la Plata, et l'entrée du détroit de Magellan. Le climat est varié : presque encore tropical au nord, il est froid au sud, et la différence de température entre ces deux extrémités du pays est la même qu'entre l'Algérie et la Scandinavie. Les pluies, rares dans le centre (0m,20), augmentent vers le nord, le sud, et à mesure qu'on s'approche des montagnes, sans jamais dépasser une moyenne annuelle de 1m,20. Les fleuves sont en général pauvres. Sauf les courants qui forment par leur réunion le Rio de la Plata, les rivières sont pauvres, souvent encombrées de sables, et ne peuvent rendre de véritables services.

Géographie politique. — Ces trois États, d'abord colonies espagnoles, devenues indépendantes au commencement du siècle, sont peuplés d'abord de représentants très peu nombreux des races indigènes, puis de métis de toutes sortes — Gauchos — et enfin d'Européens. Les Espagnols commencent à se noyer dans le flot constant de l'immigration des autres peuples : Italiens, Français (Basques en particulier), Allemands, etc., qui supportent fort bien ce climat tempéré. Les trois républiques sont médiocrement peuplées et souffrent du manque de bras pour la mise en valeur de leur territoire. Des troubles assez fréquents, des finances assez peu prospères, une crise monétaire très grave, entravent aussi leur développement (1).

---

(1) Notice statistique :

RÉPUBLIQUE ARGENTINE (fédérale).

Superficie.....	2.789.400 kilomètres carrés.
Population (1895).....	3.973.626 habitants.

§ II. — Géographie économique.

Les États de la Plata, et, en particulier, la République Argentine, sont parmi les « pays jeunes » de l'Amérique du Sud, les mieux doués. Les progrès dus à l'activité humaine y sont des plus sensibles, et l'on peut presque leur prédire un avenir semblable, toutes proportions gardées, à celui des États-Unis du Nord. Les richesses agricoles sont énormes et ne peuvent que s'accroître, les Andes renferment des minéraux en grand nombre, la houille même ne manque pas, les voies de communication sont relativement faciles à construire. Le climat convient à tous les peuples européens.

A. — Agriculture.

Condition générale. — Les conditions de relief et de climat permettent de distinguer assez nettement trois zones principales.

Dans la région du centre, très plate, non sans analogie avec les « prairies » de l'Amérique du Nord, les pluies sont rares, tombent en courtes averses orageuses, qui pénètrent à peine le sol. Aussi n'y a-t-il de forêts que le long des cours d'eau. La plaine est couverte d'herbes supportant assez bien la sécheresse et reprenant vigueur après chaque averse. La *Pampa* est donc une immense prairie. Elle ne présente du reste pas le même aspect partout : marécageuse dans le Gran Chaco, elle devient sèche au sud, et le sol, composé d'une sorte de lœss analogue à celui de la Chine, pourrait, s'il était irrigué, fournir d'abondantes moissons. Tout à fait au

---

Immigration (1889)	260.909	personnes.
— (1894)	80.671	—
Émigration (1894)	41.399	—

Villes principales :

Buenos-Ayres (1895)	615.226	habitants.
Rosario	124.305	—
Cordoba	54.400	—

Paraguay (république unitaire).

Superficie	253.100	kilomètres carrés.
Population (1887)	330.000	habitants.

Villes principales :

Asuncion	24.038	habitants.
Concepcion, Villa-Rica.	11.000	—
San Pedro	12.000	—

Uruguay (république unitaire).

Superficie	178.700	kilomètres carrés.
Population	748.130	habitants 4 par kil. car.

Ville principale :

Montevideo	225.662	habitants.

sud, la Patagonie, caillouteuse, soumise à un climat rigoureux, n'a qu'une végétation pauvre.

La région orientale (Uruguay), élevée de quelques centaines de mètres au-dessus du niveau de la mer, est constituée en partie par un terrain volcanique décomposé, très fécond; les forêts sont rares encore, mais sur les pentes réussissent à merveille les céréales, le tabac et surtout les cultures arborescentes, vigne, arbres fruitiers, orangers, pêchers, mûriers, arbre à maté. Les pâturages sont aussi très étendus.

La région andine se prête aux mêmes genres d'exploitation ; les larges vallées qui s'ouvrent au pied de la montagne sont le véritable grenier à blé des États de la Plata; le tabac et la vigne y prospèrent; les forêts sont beaucoup plus nombreuses que dans les autres zones, surtout dans la partie septentrionale. Mais l'absence ou la difficulté des voies de communication n'ont pas encore permis de les exploiter en grand. Dans les hautes vallées, d'excellents herbages et de vastes champs de luzerne, ou alfalfa, nourrissent de nombreux troupeaux de mules et de lamas, employés comme bêtes de somme, pour la traversée des Andes.

Dans toutes les zones, l'agriculture souffre beaucoup des fourmis et surtout des sauterelles, qui presque chaque année commettent d'effrayants ravages et opposent de sérieux obstacles à l'extension des cultures.

Sur les territoires des trois républiques, d'immenses espaces cultivables restent inexploités faute de bras, et attendent les colons (1).

Forêts. — Les plus vastes forêts sont au nord, dans les provinces de Salta et de Tucuman, et dans le territoire national du Gran Chaco, où domine la forêt tropicale. Cette dernière région est riche en essences précieuses et on pourrait y récolter la plupart des produits, bois, gommes, fruits que donnent les rives de l'Amazone. Les forêts de l'ouest contiennent une inépuisable provision de bois de construction et de chauffage, et c'est de là que la République Argentine tire la plus grande quantité de ce que réclame la consommation locale. A l'est, croît en abondance sur les côteaux du Paraguay l'*arbre à maté*, une des principales ressources de la République. Cet arbre commence du reste à être régulièrement cultivé (2).

Cultures proprement dites. — Les *céréales* sont devenues en quelques années dans la République Argentine une des principales sources de la richesse publique. En 1880 cet État se trouvait encore au rang des pays consommateurs et importait des blés de New-York et des maïs de Turquie. Depuis, l'exportation n'a cessé de croître ; la culture des céréales fait de rapides progrès et l'organisation industrielle est déjà si perfectionnée que les farines argentines peuvent entrer sérieusement en concurrence, sur les

---

(1) République Argentine :

Superficie cultivable.	100.000.000	d'hectares environ	
— cultivée...	6.060.000	—	6,2 p. 100.

(2) Exportation du *maté* au Paraguay :

1891..... 6.760.000 francs.

marchés du Brésil, avec celles des États-Unis. La République expédie ses blés non seulement dans l'Amérique du Sud, mais encore en Europe, où ils trouvent déjà des débouchés en Belgique, en Angleterre, en France, en Espagne.

C'est dans la région de l'ouest, depuis la province de Salta jusqu'aux territoires de la Patagonie, que les champs de blé et de maïs sont le plus nombreux et rencontrent les meilleures conditions de prospérité : ce genre d'exploitation est en particulier la ressource des nouvelles colonies du sud-ouest. L'Uruguay récolte aussi des céréales, mais il suffit à peine à sa consommation. Outre le blé et le maïs, on plante aussi un peu de riz dans le nord, sur le bord des fleuves, et de l'orge au sud (1).

La culture des *légumes* et des *arbres fruitiers* est beaucoup moins prospère. La République Argentine est toujours obligée de recourir à l'importation, bien qu'elle soit en mesure d'inonder le monde de ses produits. Le Paraguay exporte toutefois des oranges et l'olivier semble réussir dans l'Uruguay.

La *viticulture* est au contraire en progrès marqué et deviendra peut-être dans un avenir prochain une des principales richesses de toute la région de La Plata avec le bétail et les céréales. C'est sur les coteaux de l'Uruguay et sur le revers des Andes que les vignes réussissent le mieux et donnent les meilleurs produits, spécialement dans les provinces de Rioja, de Catamarca et surtout de Mendoza, dont les vignobles produisent un vin très estimé. Malheureusement les vignobles de l'Uruguay, qui offraient une belle perspective à l'industrie vinicole, ont été attaqués par diverses maladies, qui ont singulièrement restreint la production (2).

C'est dans les provinces de Tucuman et de Santiago que sont groupées les plus nombreuses plantations de *canne à sucre*, au pied des Andes, sur le bord des fleuves qui descendent de la montagne et facilitent les travaux d'irrigation. La production s'est élevée très rapidement; mais les frais de transport empêchent cette culture de prospérer : un quintal de sucre paye cinq fois plus cher pour arriver par chemin de fer de Tucuman à Buenos-Ayres, que par bateau de Hambourg.

Le sol des différents États de La Plata est très favorable au *tabac*. On le cultive en particulier sur les coteaux du Paraguay et dans les vallées des provinces occidentales de la République Argentine; mais tandis que

---

(1) Céréales :

République Argentine (1891).

	Production.	Exportation.
Blé	2.044.957 tonnes.	1.608.000 tonnes.
Maïs.....	608.000 —	54.876 —

Paraguay (1891) : maïs. Superficie..... 3.364.920 hectares.
Uruguay (1893) : blé. Production..... 146.000 tonnes.

(2) Vignes dans la République Argentine :

Superficie cultivée... 28.800 hectares dont 12.000 dans le Mendoza.
Production ..... 1.000.000 d'hectolitres.

ce dernier pays ne suffit pas à sa consommation, le Paraguay exporte des feuilles et des cigares en assez grande quantité (1).

On récolte quelques balles de *coton* dans la région du nord-ouest; la production du *lin* dans le sud-ouest a beaucoup plus de valeur et fournit déjà un appoint considérable à l'exportation (2).

En résumé, on ne peut citer jusqu'à présent que les céréales et le lin qui aient acquis parmi les produits de l'agriculture une véritable valeur commerciale. C'est un autre genre d'industrie agricole qui fait la fortune de ces pays.

Élevage. — Nous connaissons déjà l'aptitude du sol pour l'élevage dans les différents États de la Plata. Mais cette aptitude n'est pas aussi générale que celle des États-Unis: le porc, animal des pays de fermes, ne peut réussir dans ce pays si peu habité; les bêtes à cornes, sauf dans l'Uruguay et sur le bord des fleuves, souffrent de la sécheresse ou de la trop grande humidité, leur chair manque de consistance; de plus, l'exportation ne peut s'en faire facilement vers les pays d'Europe, séparés par de grandes distances et par les chaleurs de la zone tropicale. Les peaux, cornes et autres produits secondaires pourront seuls être vendus au loin. Par contre, les moutons s'accommodent parfaitement de la sécheresse et de la température. C'est dans la pampa proprement dite, et, par conséquent, dans la République Argentine, que les troupeaux sont le plus nombreux. Ils pourraient l'être encore plus, même en admettant que les progrès de l'agriculture les refoulent sur les terrains impropres à toute autre culture.

Les tentatives pour conserver la viande n'ont pas parfaitement réussi: sauf les établissements Liebig à Fray Bentos et quelques usines qui préparent les conserves en boîtes, on ne peut encore employer la viande de tous les animaux tués. On ne tire enfin aucun parti du lait (3).

---

(1) Culture de la canne et du tabac:

République Argentine:	canne à sucre, superficie.....	32.900 hectares.
—	Production de la prov. de Tucuman (1895).....	100.000 tonnes.
Paraguay:	tabac, superficie.....	799.920 hectares.
—	sucre, —	358.752 —

(2) Production du lin dans la République Argentine (1894)... 260 000 ton.

(3) Élevage:

	République Argentine (1894).	Paraguay (1891).	Uruguay.
Bêtes à cornes.....	22.000.000	861.900	5.496.975
Moutons.....	80.000.000	62.900	12.249.787
Chevaux.....	5.200.000	99.700	398.475
Mulets et ânes.....	1.998.000	4.620	10.643
Chèvres.....		14.650	»
Porcs.....		10.778	»

Valeur totale du bétail argentin..... 2.470.800.000 fr.
Nombre de bêtes à cornes abattues (1895)... 733.600

La République Argentine et l'Uruguay sont au second rang des pays producteurs de laine, immédiatement après l'Australie.

La *chasse* et la *pêche* n'ont pas grande importance dans ce pays où la nourriture animale est à si bon compte; on poursuit pourtant, dans les Andes, les alpacas et les vigognes, qui fournissent une laine estimée. Les autruches ou nandous sont recherchées pour leurs plumes.

B. Industrie.

Ressources minières. — Les États de la Plata, riches en minerais de diverses sortes, comme tous les pays de l'Amérique du Sud, sont une des régions de ce continent où l'exploitation des mines est le moins avancée et a le moins préoccupé les habitants. Cela vient, au reste, de ce que la plupart des gisements sont situés dans les Andes, à une grande distance de la mer. Ce n'est que le développement des voies de commerce et des moyens de transport qui permettra de tirer parti de ces richesses, et avant tout du charbon.

Il y a des lavages d'*or* assez productifs dans les provinces de Salta et de Rioja, et cette dernière renferme de riches filons d'*argent* (1).

Le *cuivre* abonde dans le Catamarca (Sierra de los Capillitos) et dans la Sierra de Cordoba. On signale aussi sur de nombreux points le *plomb* et le *fer*, dont les gisements sont également concentrés dans les mêmes provinces de l'ouest et du nord-ouest.

La houille a été découverte en couches épaisses dans la Patagonie et sur les bords du Rio Vermejo, dans l'Uruguay; mais les mines ont été mal reconnues et les essais d'exploitation n'ont pas jusqu'à présent donné de grands résultats.

Le *sel* abonde enfin dans les lagunes marécageuses ou « salinas » des Pampas; on en importe cependant une notable quantité d'Europe.

Industrie proprement dite. — L'industrie proprement dite est fort peu avancée encore et ne s'est pas développée aussi rapidement que les diverses branches de l'agriculture. Le combustible fait défaut : le bois est cher, peu abondant, et la houille n'est pas exploitée; l'industrie métallurgique est complètement dans l'enfance.

Les industries agricoles sont plus actives : de nombreuses meuneries donnent une farine excellente, très bien préparée; des sucreries bien

---

Exportation de la laine...	161.900 tonnes.
Exportation des peaux de mouton.....	32.756 —
— de la viande.....	80.000 —

(1) Métaux précieux :

	République Argentine (1891).		Uruguay (1893).	
	Poids.	Valeur.	Poids.	Valeur.
Or.....	123 kilog.	423.000 fr.	213 kilog.	730.000 fr.
Argent...	14.918 —	1.939.000	»	»

outillées sont disséminées dans les centres de production, mais elles sont peu prospères, à cause de la difficulté des transports et de la concurrence des produits étrangers. On travaille le tabac et on fabrique des cigares dans nombre de lieux.

Les industries dérivées de l'élevage sont nécessairement nombreuses, mais elles sont peu avancées. On soumet les peaux à un premier travail dans d'immenses tanneries installées près des saladeros; la préparation des conserves de viande est défectueuse; les modes de cuisson et de salaison laissent à désirer. La plus grande partie des viandes que n'emploie pas l'industrie alimentaire sont transformées en engrais ou fondues : on en extrait la graisse et le suif, qui servent à la fabrication des bougies.

Il n'y a pas d'industrie textile à proprement parler, mais on tisse un peu de coton et de laine dans les campagnes de quelques provinces du nord et du sud.

En réalité l'industrie minière et le travail manufacturier n'ont dans les États de la Plata qu'une importance tout à fait secondaire; ces pays restent donc entièrement sous la domination de l'étranger, pour tous les produits industriels. Mais il n'est pas douteux qu'ils ne se rendent un jour indépendants de cette tutelle, quand les gisements de combustible seront mieux exploités et qu'on pourra traiter sur place avec profit la matière première, métaux, laines, etc. (1).

C. — Commerce.

Voies de communication. — Beaucoup de richesses minières ne sont pas utilisées et de vastes territoires restent fermés à la culture, faute de voies commodes. En construisant partout des chemins de fer on attirera des colons; le pionnier commence le travail de colonisation, pendant la pose même des rails, créant ainsi à la future voie ses premières sources de trafic. C'est un phénomène bien connu, et c'est pour en avoir su tirer parti que les Américains du nord ont vu se développer si rapidement la richesse du Far-West.

L'établissement des voies de communication est dominé dans les États de la Plata par une loi bien visible : elles rayonnent forcément autour d'un centre unique, fixé d'avance par la nature, l'estuaire du double fleuve. Les *voies navigables* présentent naturellement ce caractère. Ce pays n'est pas d'ailleurs très favorisé sous le rapport des communications fluviales; le Parana forme pourtant une magnifique voie d'accès vers le nord, mais si les gros navires peuvent le remonter aisément jusqu'à Rosario, les relations deviennent difficiles à mesure qu'on s'éloigne de l'embouchure ;

---

(1) Usines dans la République Argentine (1892) :

Nombre d'établissements...	347
— d'ouvriers.....	12.400

Corrientes et Asuncion font toutefois un commerce assez actif. Mais sur les affluents la navigation, souvent arrêtée par les basses eaux, offre peu de secours au commerce. Le Pilcomayo est encore trop peu connu pour qu'on puisse exactement déterminer sa valeur, comme débouché de la Bolivie.

Les *routes* sont peu nombreuses, mal construites, encore plus mal entretenues; les chariots et les cavaliers se fraient en toute liberté un chemin à travers la pampa. Dans les Andes, où les transports se font à dos de bêtes de somme, il n'y a que des chemins muletiers. Le plus fréquenté est celui qui franchit la montagne à la hauteur de Santiago du Chili, en prolongement de la route de Buenos-Ayres à Mendoza.

L'établissement des *chemins de fer* n'a pas été aussi facile qu'on pourrait se l'imaginer au premier abord, dans ce pays si plat. Il a fallu franchir de nombreux cours d'eau, traverser de vastes marécages au sol peu stable, pourvoir aux dangers des inondations. Les voies ferrées ont pris néanmoins une extension rapide et les besoins auxquels elles répondaient étaient si pressants que l'on ne prévoit pas l'arrêt de cette progression.

Les chemins de fer argentins rayonnent autour de Buenos-Ayres vers trois directions principales : vers la frontière de Bolivie, vers les Andes et le Chili — il ne restait plus à construire en 1895 que 67 kilomètres du Transandin — et vers le sud, vers Bahia-Blanca. Les deux premières lignes seront sans contredit les plus importantes, car elles éviteront à beaucoup de produits boliviens et chiliens la circumnavigation du cap Horn.

Les voies de l'Uruguay rayonnent de même autour de Montevideo (1).

La *marine marchande* de la République Argentine et de l'Uruguay est relativement considérable; les ports sont actifs, autant par le commerce au long cours que par le cabotage et le trafic de rivière.

Les deux grands *ports* sont Buenos-Ayres et Montevideo. Mais la rade de *Buenos-Ayres* est peu sûre et n'a qu'un mauvais port. Beaucoup de marchandises destinées à la République Argentine débarquent souvent à Montevideo, sont transportées par chemin de fer jusqu'à Colonia, en face de Buenos-Ayres, et de là dans cette dernière ville. Ces transbordements sont coûteux et entravent les transactions; on a cherché à remédier au mal en creusant le port de Buenos-Ayres même et en en construisant un autre, à peu de distance à l'est, près de la nouvelle ville de *La Plata*.

Montevideo est, sans conteste, le meilleur port de l'estuaire; mais il est trop étroit et devra être agrandi.

Rosario, dans l'intérieur, prend une grande activité : c'est là que s'embranchent sur le fleuve les deux lignes de chemins de fer, qui desservent

---

(1) Chemins de fer :

	Républ. Argentine (1894).	Paraguay (1892).	Uruguay.
En exploitation...	13.123 kilomètres.	241 kilomètres.	1.600 kilomètres.
En construction..	5.100 —	»	305 »

les régions agricoles, riches et peuplées, de l'ouest et du nord-ouest (1).

Commerce proprement dit. — Le commerce extérieur des États de la Plata est considérable. Ce sont avant tout les produits de l'élevage et de l'agriculture qui alimentent les exportations. A l'importation, ce sont les objets manufacturés, tissus, fers, quelques produits alimentaires comme le sucre, les boissons, qui occupent le premier rang.

Après avoir dû disputer la prépondérance à la *France* sur les marchés du Rio de la Plata, le *Royaume-Uni* a dépassé notre pays, et de beaucoup. C'est surtout par ses ventes qu'il l'emporte sur nous. La France cependant a encore presque le monopole de tous les objets de luxe, bijouterie, objets d'art, articles de mode et parfumerie. Mais l'*Allemagne*, la *Belgique* et les *États-Unis* nous font une sérieuse concurrence. Nous sommes déjà dépassés par ces pays pour les importations. L'*Italie* et le *Brésil* méritent encore d'être cités ; le trafic avec le *Chili* n'a pas d'importance, et n'en aura peut-être qu'après la construction du Transandin (2).

---

(1) Marine marchande :

		Nombre.	Jauge.	
République Argentine (1894)	Vapeurs...	73	33.079	tonnes.
	Voiliers....	97	26.754	—
	Total.....	170	59.833	—
Uruguay (1893)	Vapeurs.....	24	17.056	—
	Voiliers.....	18	3.270	—
	Total.....	42	20.326	—

Mouvement des ports :

République Argentine (1894)	Entrées.....	11.623	6.687.971	—
	Navigat. fluviale.	22.494	3.324.819	—
Paraguay (Asuncion) (1893).....		790	394.399	—
Uruguay (Montevideo) (1894). Long cours.	Entrées et sorties.	2.207	3.216.661	—
	Cabotage...	6.378	3.379.830	—

(2) Commerce total (1894) :

	Importations.	Exportations.	Total.
République Argentine...	463.620.000 fr.	506.245.000 fr.	969.865.000 fr.
Paraguay.....	11.111.000	9.178.000	20.289.000
Uruguay	128.520.000	170.786.000	299.306.000

Détail du commerce :

République Argentine.

Importations.	Francs.	Exportations.	Francs.
Matières textiles.....	147.570.000	Anim. et prod. anim...	302.600.000
— alimentaires.	49.060.000	Produits agricoles.....	162.600.000
Fer et objets en fer...	71.255.000	— manufacturés.	21.970.000
Boissons.....	34.765.000	— forestiers	7.555.000
Houille	43.920.000		

Principaux clients :

	Importations.	Exportations.	Total.
Royaume-Uni.....	165.590.000 fr.	102.055.000 fr.	267.645.000 fr.
France	50.780.000	94.220.000	145.000.000

Les États de la Plata et plus spécialement la République Argentine ne sont en réalité qu'au début de leur développement économique. L'industrie de l'élevage, telle qu'elle y est pratiquée, n'est qu'une exploitation de caractère primitif et temporaire. Peu à peu les cultures empiètent sur le domaine du bétail et le refoulent sur les terrains que la nature du sol ou les conditions du climat rendent à jamais infertiles. Mais la pampa elle-même se laissera envahir : d'une part l'extension des forêts accroîtra l'humidité et préviendra la sécheresse, le grand fléau de la plaine. D'autre part les animaux eux-mêmes contribuent à cette œuvre, en préparant le sol, en le foulant, en l'engraissant. Déjà les chevaux, moins nombreux, avaient ouvert la voie aux bêtes à cornes, qui à leur tour accomplissent lentement leur tâche, transformant la terre « au profit des générations futures d'agriculteurs » (1). Un champ toujours plus vaste s'ouvrira donc à la colonisation, à mesure même que les émigrants afflueront. La population croissant toujours, les mines seront exploitées, l'industrie prendra son essor et rien n'empêchera plus ces États, encore dans l'enfance, de devenir dans le sud ce que sont les États-Unis dans le nord.

Valeur économique des continents américains. — Nombre d'Européens en sont encore restés, en dépit de l'évolution de plusieurs siècles, à l'idée simple et fausse d'un nouveau monde tributaire de l'ancien. Les faits visibles et frappants d'émancipation politique des États américains les ont préoccupés; la naissance d'industries autonomes, la réaction commerciale qui se traduit par l'envoi de navires de plus en plus nombreux sous

---

Allemagne	50.945.000	57.720.000	108.665.000
Belgique	44.790.000	63.845.000	108.635.000
États-Unis	50.745.000	26.425.000	77.170.000

Uruguay.

Importations.	Francs.	Exportations.	Francs.
Matières alimentaires et boissons	37.022.400	Animaux vivants	4.703.400
Tissus	27.081.000	Produits animaux	152.226.000
		— agricoles	21.308.400

Principaux clients :

	Importations.	Exportations.	Total.
Royaume-Uni	43.313.400 fr.	21.416.400 fr.	64.729.800 fr.
Brésil	10.497.600	43.394.400	53.892.000
France	12.889.800	29.300.400	42.190.200
République Argentine	7.398.000	32.346.000	39.744.000
Belgique	6.933.600	23.803.000	30.736.800
Allemagne	14.580.000	7.840.800	22.420.800
États-Unis	9.115.200	10.260.000	19.375.200
Italie	11.340.000	3.024.000	14.364.000

Paraguay.

48 p. 100 des importations sont anglaises.

(1) Daireaux, *la République Argentine.*

pavillons américains, leur paraissent être des phénomènes essentiellement transitoires : et, par-delà cette époque d'âpre concurrence que nous traversons, ils rêvent d'une reprise de possession des terres américaines par le trafic européen. Pourtant, les avertissements n'ont point manqué : la doctrine de Monroë, par ses progrès, présage pour les vieilles nations commerçantes de l'Europe sinon l'union des peuples américains, du moins un amoindrissement des échanges. Le bill Mac Kinley a été l'avertissement sensible et matériel, après les menaces sentimentales. La concurrence que se font Européens et Américains du Nord sur les marchés de l'Extrême-Orient asiatique n'est pas un indice moins significatif.

Le commerce transatlantique, desservi encore par des navires si puissants et si nombreux, est en train de se modifier profondément. Longtemps, comme à la suite d'une sorte de pacte tacite, le Nouveau Monde, pourvu d'une population déjà forte dans la seconde moitié de ce siècle, se fit pourvoyeur de denrées alimentaires et de matières premières industrielles qu'il vendit à l'Europe surpeuplée, tandis qu'il recevait des objets manufacturés en échange de ces produits naturels.

Mais l'Europe industrielle initiait graduellement l'Amérique par ses ventes mêmes, et lui permettait, par l'envoi d'émigrants, de suffire aux soins de la culture du sol et à ceux de l'activité manufacturière. Les États-Unis d'Amérique du Nord ont, comme il fallait s'y attendre, devancé les autres États du Nouveau-Monde dans cette transformation : et leur industrie des transports maritimes se développe en même temps que s'ouvrent, à l'abri de tarifs protecteurs, de nombreuses manufactures. L'exportation européenne en a reçu un coup sensible; mais, en même temps, et par représailles, l'Europe a ouvert moins libéralement ses marchés aux denrées alimentaires du Nouveau Monde. De là, en quelques pays, comme la France, une renaissance agricole assez vive.

Brésil, République Argentine, Chili, Mexique, bref les États de climat tempéré ou comprenant de vastes étendues de cette nature, se mettent en mesure de suivre l'exemple de la grande République du Nord. Chantiers de construction, usines métallurgiques, manufactures de tous genres s'y multiplient.

Évidemment, ces tendances ne sauraient amener une dissociation totale d'intérêts entre les peuples qui habitent, des deux côtés de l'Atlantique, des régions tempérées. Mais il y aura, il y a déjà, ralentissement des échanges. Les grands peuples industriels et commerçants d'Europe cherchent déjà des compensations sur les marchés d'Extrême-Orient asiatique et dans les colonies nouvellement fondées en Afrique.

CONCLUSION

L'antagonisme du Nouveau-Monde et de l'Ancien n'est qu'un épisode de la marche des sociétés humaines vers une meilleure répartition des richesses, vers une sorte de nivellement des conditions du progrès. Du moins l'équilibre devient rapidement meilleur entre les ressources naturelles d'un pays et le sort des humains qu'il porte et nourrit. Les découvertes scientifiques qui permettent une mise en valeur prompte et complète de ces ressources naturelles, tombent plus vite que jadis dans le domaine public des nations: l'application suit de près l'idée. Nous sommes loin et nous nous éloignons, d'un irrésistible élan, à grande distance du temps des privilèges industriels et des spécialités commerciales. Si c'est chimère de penser que chaque peuple se suffira dans un prochain avenir, c'est bon sens de voir que les monopoles, les prépondérances s'effacent, que l'activité économique devient plus générale et mieux répartie chez les humains.

Le privilège gagné par la Grande-Bretagne à la suite des grandes guerres maritimes et coloniales de la fin du XVIIIe et du début du XIXe siècle, est fort ébréché par la concurrence des États-Unis d'Amérique du Nord, de l'Empire allemand et de tant d'autres nations en plein essor; le développement même des colonies Britanniques, leurs progrès industriels, les font passer du rôle de clients à la condition de producteurs. Partout s'ouvrent des manufactures rivales de celles de l'Europe de l'ouest et du centre; partout se forment sous de nouveaux pavillons, hier à peine connus, des flottes commerciales. Le Japon envoie ses premiers paquebots vers l'Europe et le Nouveau-Monde, et émancipe son commerce plus vite encore que ne firent les États-Unis d'Amérique du Nord; Brésil, République Argentine, Chili, Canada, Australie et Nouvelle-Zélande, Colonies et États libres d'Afrique Australe, suivront l'exemple. Les grands courants commerciaux vont se partager; les grandes royautés commerciales vont s'éteindre. L'activité se sera accrue, mais paraîtra moins sensible à l'observateur superficiel, parce qu'il y aura un plus grand nombre de peuples actifs. A travers des faits plus complexes il sera pourtant aisé de démêler un plus grand nombre d'indices de bonheur humain, si du moins le bonheur est dans ce meilleur usage et ce meilleur partage des richesses naturelles et acquises. Du moins le problème sera simplifié après la fin du déséquilibre qui, aux âges précédents, sous l'influence des découvertes de continents nouveaux, a fait la richesse de quelques peuples, l'incroyable misère de quelques autres, ici une exaspération

fiévreuse du mouvement commercial, là une stagnation voisine de la mort, d'une part des dominations d'argent aussi tyranniques que les dominations d'épée, de l'autre des servitudes de pauvreté aussi cruelles que des esclavages après conquête. C'est, en somme, un beau et consolant spectacle que l'éveil à une vie économique plus complète des peuples hier encore endormis dans la condition de clients; et l'Europe ne peut s'indigner de voir germer et croître ce qu'elle a semé en colonisant, en commerçant, en vulgarisant les applications de la science et les procédés de l'industrie. Ce que la Grèce a fait de Rome, ce que Rome a fait de la Gaule, ce que l'Europe a fait des Nouveaux-Mondes, est à l'honneur de la Grèce, de Rome, de l'Europe, parce que ce fut contre leur profit. C'est la loi du progrès.

FIN.

TABLE ALPHABÉTIQUE

DES PRINCIPALES PUISSANCES COLONIALES ET DE LEURS COLONIES

ALLEMAGNE 320

Colonies (coup d'œil général) 359

Cameroun et Togo 666
Est africain allemand 680
Sud-ouest africain allemand 688
Nouvelle-Guinée allemande et dépendances 614

ANGLETERRE 457

Colonies (coup d'œil général) 486

Asie :

Aden, Périm et dépendances 511
Inde anglaise 520
Indo-Chine anglaise et Straits Settlements 538
Bornéo 582

Océanie :

Australie 595
Nouvelle-Zélande 609
Nouvelle-Guinée anglaise 614
Iles Fidji et Archipels polynésiens 616

Afrique :

Guinée anglaise 658
Afrique orientale anglaise 680
Le Cap et dépendances 688, 691
Ascension, Sainte-Hélène, Tristan da Cunha 704
Maurice 708

Amérique :

Canada 716
Terre-Neuve 728
Bermudes 730
Antilles anglaises 780
Guyane anglaise 787

ESPAGNE 264

Colonies (coup d'œil général) 282

Philippines 582

Carolines et dépendances..... 616
Canaries..... 700
Fernando-Pô et Annobom..... 703
Antilles espagnoles..... 780

FRANCE..... 1

Colonies (*coup d'œil général*)..... 154

Asie :

Inde française..... 520
Indo-Chine française..... 538

Océanie :

Nouvelle-Calédonie..... 612
Taïti et dépendances..... 616

Afrique :

Algérie-Tunisie..... 624
Sahara..... 639
Obock..... 643
Soudan français..... 658
Sénégal, Côte d'Ivoire, Dahomey, Rivières du Sud..... 666
Gabon et Congo français..... 672
Madagascar et annexes..... 704
La Réunion..... 708

Amérique :

Saint-Pierre et Miquelon..... 730
Antilles françaises..... 780
Guyane française..... 787

ITALIE..... 234

Colonies (*coup d'œil général*)..... 261

Érythrée..... 643

PAYS-BAS..... 411

Colonies (*coup d'œil général*)..... 427

Malaisie hollandaise..... 582
Guyane hollandaise..... 787

PORTUGAL..... 283

Colonies (*coup d'œil général*)..... 292

Inde portugaise..... 520
Angola..... 672
Mozambique..... 680, 688
Açores, Madère, Iles du cap Vert..... 700
Isla do Principe..... 703

RUSSIE..... 159

Colonies (*coup d'œil général*)..... 194

Asie russe..... 491

TABLE DES MATIÈRES

Préface VII

PREMIÈRE PARTIE. — LA FRANCE.

Coup d'œil général sur la géographie physique et politique 1

PREMIÈRE SECTION. — L'AGRICULTURE.

Chapitre I. Conditions naturelles de l'agriculture 9

Chapitre II. Productions et cultures végétales 16
§ I. Production forestière 16
§ II. Cultures alimentaires 18
§ III. Cultures arborescentes et fruits 26
§ IV. Cultures industrielles 38

Chapitre III. Productions animales, élevage, pêches et pêcheries 44

DEUXIÈME SECTION. — L'INDUSTRIE.

Condition naturelle de l'industrie 58

Chapitre I. Industries dérivées du règne minéral 60
§ I. Extraction des matières minérales 60
§ II. Mise en œuvre et transformation en objets industriels des matières premières minérales 72
§ III. Industries mécaniques, chimiques, artistiques dérivées du règne minéral 80

Chapitre II. Industries dérivées du règne végétal 91
§ I. Industries alimentaires 91
§ II. Industries du logement, du vêtement, du transport 95

Chapitre III. Industries dérivées du règne animal 99

TROISIÈME SECTION. — LE COMMERCE.

Chapitre I. Voies de communication 104
§ I. Les routes 104
§ II. Les voies ferrées 106
§ III. Les voies navigables 124

Chapitre II. Commerce intérieur et commerce extérieur 135

Chapitre III. Coup d'œil général sur les colonies 154

DEUXIÈME PARTIE. — L'EUROPE.

PREMIÈRE SECTION. — L'EUROPE ORIENTALE.

CHAPITRE I. RUSSIE 159
§ I. Coup d'œil sur la géographie physique et politique... 159
§ II. Géographie économique 162
A. Agriculture 162
B. Industrie 173
C. Commerce 181

CHAPITRE II. ROUMANIE 195
§ I. Coup d'œil sur la géographie physique et politique.. 195
§ II. Géographie économique 197
A. Agriculture 197
B. Industrie 199
C. Commerce 200

DEUXIÈME SECTION. — L'EUROPE MÉRIDIONALE.

CHAPITRE I. ÉTATS DE LA PÉNINSULE DES BALKANS 204
§ I. Coup d'œil sur la géographie physique 204
§ II. Géographie politique et économique 206
I. Turquie 207
II. Bulgarie 214
III. Serbie 219
IV. Monténégro 224
V. Grèce 225

CHAPITRE II. ITALIE 234
§ I. Coup d'œil sur la géographie physique et politique... 234
§ II. Géographie économique 237
A. Agriculture 237
B. Industrie 246
C. Commerce 251

CHAPITRE III. ÉTATS DE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE 262
§ I. Coup d'œil sur la géographie physique 262
§ II. Géographie politique et économique 264
I. Espagne 264
A. Agriculture 265
B. Industrie 271
C. Commerce 275
II. Portugal 283
A. Agriculture 285
B. Industrie 288
C. Commerce 289

TROISIÈME SECTION. — EUROPE SEPTENTRIONALE.

CHAPITRE I. ÉTATS DE LA PÉNINSULE SCANDINAVE 294
§ I. Coup d'œil sur la géographie physique et politique.. 294
§ II. Géographie économique 297
A. Agriculture 297

B. Industrie..... 301
C. Commerce..... 304

CHAPITRE II. DANEMARK..... 310

§ I. Coup d'œil sur la géographie physique et politique... 310
§ II. Géographie économique..... 312
A. Agriculture..... 312
B. Industrie..... 315
C. Commerce..... 315

QUATRIÈME SECTION. — EUROPE CENTRALE.

CHAPITRE I. ALLEMAGNE..... 320

§ I. Coup d'œil sur la géographie physique et politique.. 320
§ II. Géographie économique..... 324
A. Agriculture..... 324
B. Industrie..... 336
C. Commerce..... 347

CHAPITRE II. AUTRICHE-HONGRIE..... 362

§ I. Coup d'œil sur la géographie physique et politique... 362
§ II. Géographie économique..... 366
A. Agriculture..... 367
B. Industrie..... 373
C. Commerce..... 382

CHAPITRE III. SUISSE..... 395

§ I. Coup d'œil sur la géographie physique et politique... 395
§ II. Géographie économique..... 398
A. Agriculture..... 398
B. Industrie..... 401
C. Commerce..... 404

CINQUIÈME SECTION. — EUROPE DU NORD-OUEST.

CHAPITRE I. PAYS-BAS..... 411

§ I. Coup d'œil sur la géographie physique et politique... 411
§ II. Géographie économique..... 413
A. Agriculture..... 414
B. Industrie..... 418
C. Commerce..... 420

CHAPITRE II. BELGIQUE..... 429

§ I. Coup d'œil sur la géographie physique et politique.. 429
§ II. Géographie économique..... 432
A. Agriculture..... 432
B. Industrie..... 437
C. Commerce..... 442

CHAPITRE III. ILES BRITANNIQUES..... 452

§ I. Coup d'œil sur la géographie physique et politique.. 452
§ II. Géographie économique..... 457
A. Agriculture..... 457
B. Industrie..... 464
C. Commerce..... 473

TROISIÈME PARTIE. — L'ASIE.

Généralités 489

Chapitre I. Asie russe 491
§ I. Coup d'œil sur la géographie physique et politique... 491
§ II. Géographie économique 493
I. Sibérie 493
II. Asie centrale russe 497

Chapitre II. Asie antérieure 501
§ I. Coup d'œil sur la géographie physique et politique .. 501
§ II. Géographie économique 504
I. Asie Mineure ou Anatolie 504
II. Mésopotamie et Syrie 508
III. Arabie 511
IV. Iran 514

Chapitre III. Asie tropicale 520
I. Inde 520
§ I. Coup d'œil sur la géographie physique et politique... 520
§ II. Géographie économique 523
A. Agriculture 523
B. Industrie 529
C. Commerce 532
II. Indo-Chine 538
§ I. Coup d'œil sur la géographie physique et politique... 538
§ II. Géographie économique 541
A. Agriculture 542
B. Industrie 545
C. Commerce 546

Chapitre IV. Asie orientale 554
I. Empire chinois 554
§ I. Coup d'œil sur la géographie physique et politique... 554
§ II. Géographie économique 556
A. Agriculture 556
B. Industrie 562
C. Commerce 565
II. Corée 570
III. Japon 572
§ I. Coup d'œil sur la géographie physique et politique... 572
§ II. Géographie économique 573
A. Agriculture 574
B. Industrie 577
C. Commerce 578

Chapitre V. Insulinde ou Archipel malais 582
§ I. Coup d'œil sur la géographie physique et politique.. 582
§ II. Géographie économique 583
A. Agriculture 584
B. Industrie 588
C. Commerce 589

QUATRIÈME PARTIE. — L'OCÉANIE.

Généralités 593

Chapitre I. Australasie 595

I. Australie 595

§ I. Coup d'œil sur la géographie physique et politique... 595
§ II. Géographie économique 596

A. Agriculture 597
B. Industrie 602
C. Commerce 604

II. Nouvelle-Zélande 609

§ I. Coup d'œil sur la géographie physique et politique.. 609
§ II. Géographie économique 609

III. Nouvelle-Calédonie 612
IV. Nouvelle-Guinée 614

Chapitre II. Polynésie 616

§ I. Coup d'œil sur la géographie physique et politique... 616
§ II. Géographie économique 617

CINQUIÈME PARTIE. — L'AFRIQUE.

Généralités 621

Chapitre I. Afrique Mineure 624

§ I. Coup d'œil sur la géographie physique et politique .. 624
§ II. Géographie économique 625

A. Agriculture 626
B. Industrie 631
C. Commerce 633

Chapitre II. Sahara 639

§ I. Coup d'œil sur la géographie physique et politique.. 639
§ II. Géographie économique 640

Chapitre III. Région du nord-est : Égypte, Soudan égyptien et Abyssinie ... 643

§ I. Coup d'œil sur la géographie physique et politique... 643
§ II. Géographie économique 644

I. Égypte 645
II. Soudan égyptien 652
III. Abyssinie 653

Chapitre IV. Soudan 658

I. Soudan proprement dit 658

§ I. Coup d'œil sur la géographie physique et politique.. 658
§ II. Géographie économique 660

II. Soudan maritime 666

§ I. Coup d'œil sur la géographie physique et politique... 666
§ II. Géographie économique 667

Chapitre V. Afrique équatoriale 672

I. Région du Congo 672

§ I. Coup d'œil sur la géographie physique et politique.. 672
§ II. Géographie économique 673

II. Plateau des Grands lacs..... 680
§ I. Coup d'œil sur la géographie physique et politique.. 680
§ II. Géographie économique..... 681

CHAPITRE VI. AFRIQUE AUSTRALE..... 687
§ I. Coup d'œil sur la géographie physique et politique.. 687
§ II. Géographie économique..... 688
I. Zone du Zambèze..... 688
II. Région du Cap..... 691

CHAPITRE VII. AFRIQUE INSULAIRE..... 700
I. Iles du Nord-Ouest..... 700
II. Iles du Golfe de Guinée..... 703
III. Iles de l'Atlantique..... 704
IV. Iles de l'océan Indien..... 704
A. Madagascar..... 704
B. Comores..... 707
C. Amirantes et Seychelles..... 707
D. Mascareignes..... 708

SIXIÈME PARTIE. — LES AMÉRIQUES.

Généralités..... 713

CHAPITRE I. CANADA..... 716
§ I. Coup d'œil sur la géographie physique et politique.. 716
§ II. Géographie économique..... 718
A. Agriculture..... 718
B. Industrie..... 722
C. Commerce..... 724
Terre-Neuve..... 728
Saint-Pierre et Miquelon..... 730
Bermudes..... 730
Alaska..... 731

CHAPITRE II. ÉTATS-UNIS..... 732
§ I. Coup d'œil sur la géographie physique et politique... 732
§ II. Géographie économique..... 734
A. Agriculture..... 736
B. Industrie..... 746
C. Commerce..... 754

CHAPITRE III. MEXIQUE..... 764
§ I. Coup d'œil sur la géographie physique et politique... 764
§ II. Géographie économique..... 765
A. Agriculture..... 765
B. Industrie..... 767
C. Commerce..... 769

CHAPITRE IV. INDES OCCIDENTALES..... 772
§ I. Coup d'œil sur la géographie physique et politique.. 772
§ II. Géographie économique..... 773
I. États de l'Amérique centrale..... 773
II. Antilles..... 780

CHAPITRE V. COLOMBIE, VÉNÉZUÉLA ET GUYANES..... 787
§ I. Coup d'œil sur la géographie physique et politique... 787
§ II. Géographie économique..... 788

CHAPITRE VI. ÉQUATEUR, PÉROU, BOLIVIE..... 794
§ I. Coup d'œil sur la géographie physique et politique... 794
§ II. Géographie économique..... 795

CHAPITRE VII. CHILI..... 802
§ I. Coup d'œil sur la géographie physique et politique... 802
§ II. Géographie économique..... 802

CHAPITRE VIII. BRÉSIL..... 810
§ I. Coup d'œil sur la géographie physique et politique... 810
§ II. Géographie économique..... 811
A. Agriculture..... 812
B. Industrie..... 816
C. Commerce..... 817

CHAPITRE IX. RÉPUBLIQUE ARGENTINE, PARAGUAY, URUGUAY..... 822
§ I. Coup d'œil sur la géographie physique et politique.. 822
§ II. Géographie économique..... 823
A. Agriculture..... 823
B. Industrie..... 827
C. Commerce..... 828

CONCLUSION..... 833

TABLE ALPHABÉTIQUE DES PRINCIPALES PUISSANCES COLONIALES ET DE LEURS COLONIES..... 835

RECEIVED LIBRARY
UNIVERSITY

FIN DE LA TABLE DES MATIÈRES.

4624 96. — CORBEIL. Imprimerie Ed. CRÉTÉ.

A LA MÊME LIBRAIRIE

Traité de physique élémentaire de Ch. Drion et E. Fernet. 12e édition, par E. Fernet, inspecteur général de l'instruction publique et A. Chervet, professeur de physique au lycée Louis-le-Grand. 1 vol. petit in-8 avec 706 figures..... 8 fr.

Traité élémentaire de chimie, par M. Troost, membre de l'Institut, professeur à la Faculté des sciences de Paris. 12e édition, entièrement refondue et corrigée. 1 vol. petit in-8 avec 548 figures..... 8 fr.

Traité élémentaire d'électricité, par M. Joubert, inspecteur général de l'instruction publique. 3e édition, 1 vol. in-8 avec 379 figures dans le texte..... 8 fr.

Cours de géométrie élémentaire, par Ch. Vacquant, inspecteur général de l'instruction publique et Macé de Lépinay, professeur de mathématiques spéciales au lycée Henri IV. 1 volume in-8°..... 8 fr.

Éléments de géométrie à l'usage des élèves de l'enseignement secondaire moderne, par Vacquant et Macé de Lépinay, 7e édition.

1re partie (4e et 3e). 1 vol. in-18 cartonné toile bleue. 2 fr. 50

2e partie (2e et 1re). 1 vol. in-18 cartonné toile bleue. 2 fr. 50

Les 2 parties réunies en un volume contenant toutes les matières du programme de la classe de mathématiques élémentaires. 1 vol. in-18 cartonné toile bleue..... 4 fr. 50

Cours de trigonométrie, par Ch. Vacquant et Macé de Lépinay. Nouvelle édition. 1 vol. in-8°..... 5 fr.

Cours complet de comptabilité, par M. Joseph Barré, expert près la cour et les tribunaux, ancien professeur à l'école supérieure de commerce. 3 vol. in-8 cartonnés toile.

Cours pratique de tenue de livres. 7e édition..... 3 fr. 50

Comptabilité commerciale et industrielle. 4e édition..... 4 fr.

Comptabilité financière. 2e édition..... 4 fr.

Éléments de commerce et de comptabilité, par Gabriel Faure, professeur à l'École des hautes études commerciales et à l'Ecole commerciale, expert-comptable au tribunal civil de la Seine. 1 vol. in-8, cartonné toile anglaise..... 4 fr.

Cours d'algèbre, par Henri Neveu, agrégé de l'Université, professeur de mathématiques à l'école Lavoisier, 2e édition, conforme aux derniers programmes. 1 vol. in-8 avec figures. 8 fr.

REESE LIBRARY OF THE UNIVERSITY

4624-96. — Corbeil. Imprimerie Éd. Crété.

Précis de géographie économique.

HF1025
.D9
Dubois
75450
UN RARY